< De arrepiar: aceleramos o AMG GT C Roadster

AUTO ESPORTE

+ Fiat CRONOS

VERSÃO SEDÃ DO ARGO CHEGA EM FEVEREIRO SEM OPÇÃO DE MOTOR 1.0

EDITORA GLOBO 65 ANOS

GUIA de SUVs

29 MODELOS DE R$ 75 MIL A R$ 150 MIL. TUDO O QUE VOCÊ PRECISA SABER ANTES DE LEVAR UM DELES PARA SUA GARAGEM

Audi A8 | Porsche Panamera Sport Turismo | Fiat Toro 2018 | Testes de segurança dos carros vendidos no Brasil

NOVA NISSAN FRONTIER.
É MAIS QUE FORÇA.

O seu caminho acaba de ganhar um design totalmente renovado, mais eficiência com o motor 2.3 l Bi-Turbo Diesel, tecnologia com o Nissan Multi-App e o painel de instrumentos em HD e o controle de partida em rampa e descida, que faz você chegar a qualquer lugar. Por isso nada é mais forte do que você e uma Nissan Frontier juntos.

Força | Tecnologia | Tradição

NISSAN FRONTIER LE 4X4
AGORA COM TAXA ZERO[1]

SUPERVALORIZAÇÃO DO SEU USADO NA TROCA[2]

Chassi reforçado duplo C

Suspensão Multilink

Controle de descida (HDC)

Sistema de partida em rampa (HSA)

Acesse **nissan.com.br/frontier**
ou procure a Nissan nas redes sociais.

/nissanbrasil @Nissan_Oficial Nissan_Brasil YouTube /nissanoficial

NISSAN

Innovation
that excites

lew'lara\TBWA

FAÇA UM TEST DRIVE.

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

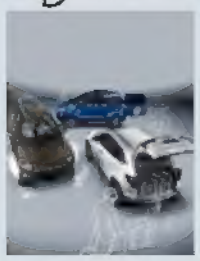
IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Financiamento pelo CDC (Crédito Direto ao Consumidor), através do Banco RCI Brasil S.A. (CNPJ/MF nº 62.307.848/0001-15). Crédito sujeito a análise e aprovação de cadastro. Condições válidas para pessoa física, exceto para aquisição na modalidade vendas diretas (exemplo: taxistas, produtores rurais e portadores de deficiência que optarem por descontos e benefícios exclusivos), até 30/11/2017. Os veículos anunciados possuem pintura sólida. Frete incluso. Mais informações no site www.nissan.com.br ou pelo SAC Nissan (0800 011 1090). 1 - Oferta válida até 30/11/2017 ou enquanto durar o estoque de 50 unidades da Frontier LE 4x4 2017/2017. Preço à vista de R$ 166.700 ou nas seguintes condições: 83% de entrada (R$ 138.361) + saldo financiado em 12 meses, com parcelas fixas de R$ 2.474,99. Taxa de juros de 0,00% a.m. (0,00% a.a.) Tarifa de cadastro de R$ 648 + despesas com registro de contrato no valor de R$ 120,29 referentes ao Estado de São Paulo (variando conforme o Estado) + impostos (IOF) de R$ 594,72. Custo efetivo total de 0,73% a.m. (9,11% a.a.) Valor total de R$ 168.060,91. 2 - Bônus de até R$ 9.000 na valorização do seu usado válido somente se efetuada a aquisição de um veículo Nissan Frontier LE 4x4 2017/2017 0 km e somente quando o cliente utilizar na negociação qualquer outro veículo usado avaliado pela concessionária Nissan no mínimo em R$ 40.000 (quarenta mil reais). Para ser elegível ao bônus de valorização do usado, o CPF/CNPJ do proprietário do veículo usado objeto da troca deve ser obrigatoriamente o mesmo do comprador do novo veículo. O veículo da troca deve estar em perfeito estado de conservação e funcionamento. Essas condições não são válidas para a troca de veículos usados de: frotas, táxis, locadoras, leilões, seguradoras e veículos recuperados de seguradora, tampouco para aquisição por modalidade de vendas diretas e PCD. Mais informações em www.nissan.com.br ou em uma concessionária da rede Nissan.

SUMÁRIO

NOVEMBRO
2017
EDIÇÃO 630

FABIO ARO
DAVI AUGUSTO



Feito sob medida (para os alemães)

70

Aceleramos o Mercedes-AMG GT C Roadster em pleno outono no continente europeu – com direito a teto rebaixado, apesar dos 12°C no termômetro. Graças ao parrudo 4.0 V8 biturbo de 557 cv, o conversível chega aos 100 km/h em 3,7 segundos, mas custa quase R$ 1,1 milhão no Brasil. Se o conversível (infelizmente) parece uma extravagância para nós, lá fora, a proposta não é tão extravagante.

Queridinhos colocados à prova

28

Analisamos todos os SUVs com versões que custam até R$ 150 mil para você escolher a melhor opção

Novidades que vêm por aí

20

Adiantamos a renovação dos líderes Onix e Prisma, a vinda do Kia Rio e o nome do Fiat Argo sedã

Autônomo – mas nem tanto

78

Totalmente atualizado, o Audi A8 virá ao Brasil com muita tecnologia, mas fique atento às letras miúdas

Testemunho de um crash test

83

Como são feitos os testes de colisão que revelam se nossos veículos são realmente seguros

VOCÊ DIZ

06 Carta ao leitor
07 Expediente

IGNIÇÃO

10 Bugatti x Koenigsegg
14 Volocopter voará em 2017
15 Carro do Ano 2018
18 Para jogar, ler, ver e ouvir

ÁREA RESTRITA

20 Kia Rio: O Prometido
24 GM para 2019 e 2020
25 Fiat Cronos e termômetro

TESTAMOS

28 Guia de SUVs
62 Fiat Toro flex 2018
64 Lexus LS 500h
68 Panamera Turbo Sport Turismo
70 AMG GT C Roadster
76 BMW 500e iPerformance
77 Mini Countryman PHEV
78 Audi A8 L 60 TFSI
82 Jogo Rápido: WR-V x Aircross

MUNDO SOBRE RODAS

83 Um dia no Latin NCAP

SERVIÇO

86 Usado boa compra
87 Oficina Autoesporte

MERCADO

88 Os mais vendidos
89 Vendas por categoria
90 Um ano de Cruze Sport6
91 Tabela de preços

CARRO VOADOR

98 Carros, bondes e guaxinins

MODELOS EXCLUSIVOS COM CONDIÇÕES IMPERDÍVEIS. ESCOLHA O SEU BMW.

Puro Prazer de Dirigir

MAIS VERSATILIDADE E ESPORTIVIDADE.

BMW X1 sDRIVE20i GP.

DE R$ 184.950
POR R$ 177.950 À VISTA

TAXA 0%*

60% DE ENTRADA + SALDO EM 24x.

O SEDÃ ESPORTIVO MAIS DESEJADO E CONECTADO.

BMW 320i SPORT.

DE R$ 166.950
POR R$ 149.950 À VISTA

TAXA 0%*

60% DE ENTRADA + SALDO EM 24x.

FUNCIONALIDADE E CONFORTO SEM ABRIR MÃO DA PERFORMANCE.

BMW 220i ACTIVE TOURER.

DE R$ 171.950
POR R$ 152.950 À VISTA

TAXA 0%*

60% DE ENTRADA + SALDO EM 24x.

VISITE UMA CONCESSIONÁRIA, FAÇA UM TEST-DRIVE E SURPREENDA-SE.

Minha escolha faz a diferença no trânsito.

Condições válidas exclusivamente para os modelos BMW: BMW X1 sDrive20i GP (HS70), 2017/2018 – 0 km, pintura sólida. Preço sugerido de R$ 177.950,00 à vista ou entrada de R$ 106.770,00 mais 24 parcelas mensais de R$ 3.082,85. Valor final do bem a prazo: R$ 180.758,49. Taxa de juros de 0% a.m. (sem impostos). Custo Efetivo Total (CET): 3,80% a.a. Estoque de 25 unidades. BMW 220i CAT (2A51), 2017/2018 – 0 km, pintura sólida. Preço sugerido de R$ 152.950,00 à vista ou entrada de R$ 91.770,00 mais 24 parcelas mensais de R$ 2.654,98. Valor final do bem a prazo: R$ 155.489,44. Taxa de juros de 0% a.m. (sem impostos). Custo Efetivo Total (CET): 4% a.a. Estoque de 30 unidades. BMW 320i Sport (8N90), 2017/2017 – 0 km, pintura sólida. Preço sugerido de R$ 149.950,00 à vista ou entrada de R$ 89.970,00 mais 24 parcelas mensais de R$ 2.603,63. Valor final do bem a prazo: R$ 152.457,16. Taxa de juros de 0% a.m. (sem impostos). Custo Efetivo Total (CET): 4,03% a.a. Estoque de 50 unidades. Taxa válida somente para financiamento dos veículos em sua configuração original. Plano de financiamento oferecido pela BMW Financeira. Sujeito a aprovação de crédito. Modalidade CDC – Pessoa Física. Tarifa de cadastro (R$ 750,00), tarifa do Detran-SP (R$ 120,03) e IOF estão incluídos nas parcelas e no CET. Condições válidas de 1/11/2017 a 30/11/2017. Ouvidoria Corporativa BMW SF: 0800 772 2369. Atendimento ao Cliente BMW SF: 0800 019 9797.

Tudo o que é preciso saber

Nada mais comum do que comprar um sapato, uma calça ou um vestido para perceber em casa que o ajuste ou caimento não era exatamente o que se esperava, ou havia experimentado antes na loja. Já constatar na hora de ligar um eletrodoméstico novinho que a voltagem teria de ser diferente, ou trazer um videogame do exterior para descobrir que o sistema de televisão é outro, começa a complicar. Agora, imagine gastar algumas dezenas de milhares de reais em um automóvel e se dar conta de que a compra foi errada.

Não precisa imaginar muito, isso acontece. Não bastasse ser um investimento alto, substituir um carro está longe de ser simples como voltar à loja para trocar uma camisa. É para ajudar a evitar um contratempo – e prejuízo – como esse que uma publicação especializada como **Autoesporte** apura tantas informações, que vão além do consumo e da performance.

Um exemplo muito simples: a largura de um automóvel pode ser informada pelos fabricantes com e sem os retrovisores. Para quem precisa se arranjar em vagas apertadas de garagens, alguns centímetros podem fazer toda a diferença na decisão de escolher esse ou aquele modelo. Mais: para pais com crianças ainda em idade de andar no carro em assento especial, o tamanho da faixa do cinto de segurança é um dado relevante, que vai determinar a facilidade ou não de fixar a cadeirinha no banco de trás.

Esta última foi apenas uma entre outras informações que a equipe de **Autoesporte** teve dificuldade de obter junto às assessorias de comunicação das montadoras e importadores. Nem sempre é tão simples pesquisar o que as empresas não entendem como prioridade para informar, mas nós sabemos que faz a diferença para o leitor.

Daí o esforço para a reportagem de capa desta edição, que implicou até tirar algumas medidas com fita métrica para suprir o que as empresas não puderam nos informar. Algumas assessorias (ao menos as que tiveram boa vontade) também partiram para cuidadosas medições a fim de entender nossa demanda – por extensão, nossos leitores. Vale notar que não eram informações sigilosas, segredos industriais ou dados que poderiam prejudicar a imagem das fábricas. Apenas medidas. O propósito é prevenir que alguém leve para casa seu sonho de SUV que pode se transformar em uma frustração que custou um bocado de dinheiro.

Boa leitura!

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

DIRETOR DE REDAÇÃO

A REVISTA AUTOESPORTE
é a Organizadora do Carro do Ano, Carro Premium do Ano, picape do ano, Utilitário do Ano, Utilitário Premium do Ano e Motor do Ano.

ANUALMENTE AUTOESPORTE
aponta os modelos de melhor custo/benefício do mercado brasileiro.

OS TESTES DE AUTOESPORTE
são auditados pela AEA.

Autoesporte não credencia nenhum estabelecimento comercial ou prestadores de serviço. Conheça os critérios de nossos testes, nossa missão e nossos valores em www.autoesporte.com.br

NOSSOS TESTES

Autoesporte planeja seus testes e avaliações atendendo exclusivamente ao interesse dos leitores. Os carros são selecionados seguindo critérios exclusivamente editoriais, e testados dentro dos limites da legislação em pistas destinadas a esse fim. Como é praxe no setor, contamos com unidades de frotas das montadoras e importadores para serem testados. Podemos aceitar convites para eventos nacionais e internacionais quando essa é a única alternativa de acesso à avaliação de um carro que tenha relevância editorial.

NOSSOS PARCEIROS EDITORIAIS
Você encontra material produzido pela equipe de **Autoesporte** nos jornais:

O GLOBO
Caderno Carro Etc

EXTRA
Caderno Motor Extra

Valor Econômico

m.hankooktire.com/br

HANKOOK PNEUS

estaçãobrasil rid

JÁ ESTÁ NO AR. PROMOÇÃO

GOLAÇO HANKOOK

É VOCÊ COM O MANTO SAGRADO DO CAMPEÃO.

Compre 4 pneus Hankook e concorra a **60 camisas oficiais** do Real Madrid. **60 chances** para você ganhar.

www.**minha**camisa**do**real**madrid**.com.br

Imagens meramente ilustrativas.

Patrocinador Global | Realmadrid

Hankook Tire do Brasil Ltda.
Rua George Ohm, 230, conjs. 83/84 - Brooklin - CEP 04576-020
São Paulo - SP - Brasil Tel.(11) 3045-2119

facebook.com/hankooktire.global

Cinto de segurança pode salvar vidas.

LOJAS CREDENCIADAS: SUDESTE • SP • São Paulo: Moretto Pneus - Tel. (11) 5506-9054 | Katrakar Pneus - Tel. (11) 2783-6783 | Johnny Car - Tel. (11) 3798-5090 | **Santo André:** Quatro Rodas e Pneus - Tel. (11) 4319-4609 | **Araraquara:** Estradão Auto Center - Tel. (16) 3333-6000 | **São Joaquim da Barra:** Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3811-1515 | **Ituverava:** Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3839-6008 | **São Carlos:** Monobloco - Tel. (16) 3368-9411 • **ES • Vitória:** Ambra - Tel. (27) 3376-7612 | **Linhares:** Ambra - Tel. (27) 2123-5051 • **CENTRO-OESTE • DF • Brasília:** Cacau - Tel. (61) 3242-3117 | Mult-Rodas - Tel. (61) 3361-1488 | **Taguatinga:** FR Pneus - Tel. (61) 3354-7345 | **Ceilândia:** Gallegu Rodas - Tel. (61) 3372-8745 • **GO • Goiânia:** Alternativa Pneus - Tel. (62) 3286-1300 | Ativa Pneus - Tel. (62) 3093-4550 | Ativa Pneus HM - Tel. (62) 3933-6101 | SuperTec - Tel. (62) 3932-8900 | Mutirão Pneus - Tel. (62) 3285-5999 | RR2 Centro Automotivo - Tel. (62) 3594-7744 | **Aparecida de Goiânia:** My Car - Tel. (62) 3923-2422 | **Caldas Novas:** Auto Box - Tel. (64) 3455-4848 | **Gama:** Gama Auto Center - Tel. (61) 3385-3454 | **Rialma:** Messias Pneus - Tel. (62) 3397-1288 | **Rio Verde:** Abobrão Pneus - Tel. (64) 3623-1820 | **Inhumas:** Total Pneus - Tel. (62) 3514-4567 | **Jataí:** Village Auto Center - Tel. (64) 3632-6277 | Village Auto Center II - Tel. (64) 3632-6255 | **Cristalina:** Recapar Pneus - Tel. (61) 3612-5060 | **São Luís dos Montes Belos:** Central Pneus - Tel. (64) 3671-3404 • **MT • Mirassol D´Oeste:** Roma Pneus - Tel. (65) 3241-1270 | **Água Boa:** Conieder Centro Automotivo - Tel. (66) 3468-1207 | **Rondonópolis:** Auto Peças Xingu - Tel. (66) 3426-7666 | **Cuiabá:** Taiti Pneus - Tel. (65) 3618-6000 • **SUL • SC • Turvo:** Pneutur - Tel. (48) 3525-0900 | **Araranguá:** Pneutur - Tel. (48) 3524-1256 | **Criciúma:** Pneutur - Tel. (48) 3439-9787 | Scorpion Pneus - Tel. (48) 3442-9350 | **Tubarão:** Pedrinho - Tel. (48) 3628-1118 | Pneutur - Tel. (48) 3632-8896 | **Sombrio:** Pneutur - Tel. (48) 3533-1862 | **São José:** Genesis Pneus - Tel. (48) 3246-0853 | **Joinville:** JS Pneus - Tel. (47) 3467-6196 | JS Pneus II - Tel. (47) 3278-9307 | **Concórdia:** ALC Auto Center - Tel. (49) 3444-6337 • **PR • Curitiba:** Roddar Pneus - Tel. (41) 3363-0304 | Auto da XV - Tel. (41) 3263-4185 | Autocenter Curitiba - Tel. (41) 3277-5900 | Tac Truck Autocenter - Tel. (41) 3349-4422 | Personal Pneus - Tel. (41) 3264-4709 | **Campina Grande do Sul:** Casa das Baterias - Tel. (41) 3679-4294 | **Guarapuava:** Fort-Car Pneus - Tel. (42) 3622-2027 • **RS • Três Passos:** Boz Auto Center - Tel. (55) 3522-1707 | **Santa Rosa:** Lorenzato Pneus - Tel. (55) 3511-4333 | **Taquara:** D'Carros - Tel. (51) 3542-1940 | **Rio Grande:** Pneus e Etc - Tel. (53) 3230-5700 | **Caxias do Sul:** Bonattec Pneus - Tel. (54) 3223-3244 | Bonatto Pneus - Tel. (54) 3221-3800 | **Porto Alegre:** Crestani Pneus e Rodas - Tel. (51) 3345-0559 | **Erechim:** Autokadi Auto Center - Tel. (54) 99192-1437 • **NORTE • TO • Palmas:** West Pneus - Tel. (63) 3214-1737 • **AM • Manaus:** Jó Pneus - Tel. (92) 3303-3752 | TRZ Auto Center - Tel. (92) 3675-4624 | Fabio Jr. Pneus - Tel. (92) 3656-7881 • **RO • Vilhena:** Rover Pneus - Tel. (69) 3322-3090 | **Boa Vista:** Jo Pneus - Tel. (95) 3623-0820 | **Arquimedes:** Vip Pneus - Tel. (69) 3536-4545 | **Cerejeiras:** Imaral Pneus - Tel. (69) 3342-2774 • **NORDESTE • MA • Imperatriz:** Pneus Estrela - Tel. (99) 3524-2797 • **PI • Teresina:** Pneus Estrela - Tel. (86) 3304-3255 • **PE • Caruaru:** Planet Pneus - Tel. (81) 3046-4026 • **BA • Lauro de Freitas:** Conticar - Tel. (71) 3255-6400 | **Salvador:** Conticar - Tel. (71) 3255-6400 | **Feira de Santana:** Conticar - Tel. (71) 3255-6400

Promoção válida de 15/10/2017 a 31/12/2017 na compra de 4 pneus Hankook aro 17 ou superiores nas lojas participantes. Consulte o regulamento no site. Certificado de Autorização CAIXA nº 1-1956/2017.

EXPEDIENTE

Quem faz a Autoesporte

EDITORA GLOBO 65 ANOS

DIRETOR GERAL:
Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE AUDIÊNCIA:
Luciano Tauguinha de Castro
DIRETORA DE MERCADO ANUNCIANTE:
Virginia Any
DIRETOR EDITORIAL:
Fernando Luna

AUTO ESPORTE

DIRETOR DE GRUPO AUTOESPORTE, ÉPOCA NEGÓCIOS, GLOBO RURAL E PEQUENAS EMPRESAS & GRANDES NEGÓCIOS: Ricardo Cianciaruso
DIRETOR DE REDAÇÃO: Marcus Vinicius Gasques
EDITORES MULTIPLATAFORMA: Alberto Cataldi, Diogo de Oliveira e Julio Cabral
REPÓRTERES: Gabriel Aguiar, Guilherme B. Muniz, Michelle Ferreira e Tereza Consiglio
DIRETOR DE DESIGN MULTIPLATAFORMA: Gustavo M. Maffei
ESTAGIÁRIA: Amanda Oliveira
ASSISTENTE DE REDAÇÃO: Bruno Andrade
COLABORADORES: Alexandre Izo, Anselmo Cheré, Davi Augusto, Dmitry Miroliubov e Fabio Aro

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETORA DE ARTE: Cristiane Monteiro
DESIGNERS: Alexandre Zanardo, Clayton Rodrigues, Felipe Hideki Yatabe, Marcelo Massao Serikaku e Verúcia Ferraz
ESTAGIÁRIA: Fernanda Ferrari

MERCADO ANUNCIANTE
SEGMENTOS — Tecnologia, TI, Telecom, Eletroeletrônicos, Comércio e Varejo
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Emiliano Morad Hansenn;
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Ciro Horta Hashimoto;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Christian Lopes Hamburg, Cristiane de Barros Paggi Succi, Jessica de Carvalho Dias e Roberto Loz Junior.

SEGMENTOS — Bens De Consumo, Alimentos eBebidas, Moda e Beleza, Arquitetura e Decoração
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Selma Souto;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Eliana Lima Fagundes, Fátima Regina Ottaviani, Giovanna Sellan Perez, Paula Santos Silva, Selma Teixeira da Costa e Soraya Mazerino Sabral.

SEGMENTOS — Mobilidade, Serviços Públicos e Sociais, Agro Negócios, Indústria, Saúde, Educação, Turismo, Cultura, Lazer, Esporte
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Renato Augusto Cassis Siniscalco; ***EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:*** Cristiane Soares Nogueira, Diego Fabiano, João Carlos Meyer e Priscila Ferreira da Silva
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sandra Regina de Melo Pepe; ***EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:*** Dominique Pietroni de Freitas e Lilian de Marche Naffs

SEGMENTOS — Financeiro, Legal, Imobiliária
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Ana Silvia Costa e Milton Luiz Abrantes

ESCRITÓRIOS REGIONAIS
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Luciana Menezes Pereira; ***GERENTE MULTIPLATAFORMA:*** Larissa Ortiz
UNIDADE DE NEGÓCIOS — RIO DE JANEIRO
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA RJ: Rogerio Pereira Ponce de Leon; ***EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:*** Daniela Nunes Lopes Chahim, Juliane Ribeiro Silva, Maria Cristina Machado e Pedro Paulo Rios Vieira dos Santos
UNIDADE DE NEGÓCIOS — BRASÍLIA
GERENTE MULTIPLATAFORMA: Barbara Costa Freitas Silva;
EXECUTIVO MULTIPLATAFORMA: Jorge Bicalho Felix Junior

OPEC OFFLINE: Bruno Granja, Carlos Roberto de Sá e Douglas Costa
OPEC ONLINE: Danilo Panzarini, Higor Daniel Chabes, Rodrigo Pecoschi

EGCN
CONSULTORA DE MARCAS: Olivia Cipolla Bolonha

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E DIGITAL
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E DIGITAL: Tiago Joaquim Afonso
G.LAB: Caio Henrique Caprioli, Lucas Fernandes;
EVENTOS: Daniela Valente;
PORTFÓLIO E MERCADO: Rodrigo Giroda Andrade
PROJETOS ESPECIAIS: Luiz Claudio dos Santos Faria, Guilherme Iegawa

AUDIÊNCIA
DIRETOR DE MARKETING CONSUMIDOR: Cristiano Augusto Soares Santos;
DIRETOR DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Ednei Zampese;
COORDENADORES DE MARKETING: Eduardo Roccato Almeida e Patricia Aparecida Fachetti

ESTRATÉGIA DIGITAL
COORDENADOR: Santiago Carrilho;
DESENVOLVEDORES: Alexsandro Macedo, Fabio Marciano, Fernando Raatz, Fred Campos, Leandro Paixão, Marden Pasinato, Marvin Medeiros, Murilo Amendola, e William Antunes

ESTRATÉGIA DE CONTEÚDO DIGITAL
GERENTE: Silvia Balieiro

Nossos valores

Fundada em 1964, **Autoesporte** tem por missão informar donos ou não de automóveis sobre as inovações da indústria automobilística, seu impacto sobre a vida das pessoas e do ambiente. As reportagens e análises têm como objetivo ainda entreter e apoiar os leitores em suas decidões de compra, e são oferecidas na revista, no site, nas redes sociais, em tablets, em smartphones e no rádio.
Somos pautados pelos leitores. Montadoras e importadores são suportes de informação essenciais, mas não únicos. No interesse de bem informar, ouvimos consumidores e analistas, e apuramos dados junto a concessionários e fornecedores, entre outras fontes.
Acreditamos no uso responsável do automóvel. Incentivamos o aproveitamento racional do carro para que o direito à mobilidade com qualidade seja preservado, o convívio entre pedestres e todos os meios de transporte aperfeiçoado e o meio ambiente, preservado.
Autoesporte cobra soluções de infraestrutura e organização do trânsito para que cidades e estradas sejam ambientes menos poluídos, mais harmoniosos e seguros para pedestres, motociclistas, ciclistas, condutores e passageiros de veículos de transporte privado, coletivo e de carga.
Estimulamos a prática de cidadania ao volante. Apoiamos, por princípio, o Código de Trânsito Brasileiro. Acreditamos que atitudes de educação, respeito e tolerância devem orientar o convívio nas ruas e estradas.
Autoesporte consulta sempre as fontes mais confiáveis e seguras com o propósito de obter informações precisas para seus leitores. Pensamos formar com os leitores uma comunidade que compartilha interesses e ideias por meio da interatividade propiciada pelas novas tecnologias digitais.

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Para anunciar
SP: (11) 3736-7128 / 3767-7447
3767-7942 / 3767-7889
3736-7205 / 3767-7557

RJ: (21) 3380-5930 / 3380-5923
BSB: (61) 3316-9584

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas Corporativas e Parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido através do jornaleiro ao preço da edição atual, desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
revistaautoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

PODCAST
Central Eletrônica

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
segunda-feira, às 15h40
domingos, às 11h50

RÁDIO GLOBO
quarta-feira, às 17h30

ANER FIPP IVC

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa - Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A. - AV.9 DE JULHO, 5229 – JD. PAULISTA – SÃO PAULO – SP – CEP 01407-907
Distribuidor exclusivo para todo o Brasil: Dinap - Distribuidora Nacional de Publicações. Impressão: Plural Indústria Gráfica LTDA., Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues, 700 - Tamboré - Santana de Parnaíba, São Paulo, SP, CEP 06543-001. Impresso em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

G.lab
Criar, conectar, distribuir.

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo".

DPZ&T

A mensalidade que coloca um carro 0 km na sua garagem todo ano.

Um carro novo, 0 km, é sempre uma nova história. Com o **Porto Seguro Carro Fácil,** você paga uma mensalidade e pode ter um carro 0 km com tudo incluso. Confira as vantagens:

UM CARRO 0 KM, TODO ANO.

Tenha sempre um carro novo, com IPVA, documentação, seguro e manutenção preventiva, tudo pago.

CONVENIÊNCIA

Leva e traz para revisões do veículo e serviços residenciais inclusos.

PRATICIDADE

Assistência 24h e carro reserva por tempo ilimitado.*

Experimente essa nova maneira de usar o carro.

Para mais informações, consulte seu Corretor ou acesse **portosegurocarrofacil.com.br**

PORTO SEGURO carro fácil

Seu carro por assinatura.

*Automóvel reserva para sinistro e manutenção acima de um dia. Em caso de sinistro, até duas utilizações. Para conhecer os modelos, condições de contratação e regiões de abrangência, consulte portosegurocarrofacil.com.br

DISPUTA CONTRA AS LEIS DA FÍSICA

BUGATTI E KOENIGSEGG DECIDIRAM BATER O MESMO RECORDE: CHEGAR ATÉ OS 400 KM/H O MAIS RAPIDAMENTE POSSÍVEL E DEPOIS PARAR

Uma competição de alto nível tomou conta do mundo automotivo em outubro. Não foi nas pistas da Fórmula 1, mas na internet. Ou mais ou menos isso. Começou com o anúncio da Bugatti, orgulhosa por bater um novo recorde com seu superesportivo Chiron. O sucessor do Veyron foi colocado no asfalto para acelerar de zero a 400 km/h e depois frear até parar completamente. Completou a tarefa em 41,9 segundos, com direito a vídeo de comemoração.

Mas a festa durou pouco. Sem a mesma pompa da rival, a sueca Koenigsegg atendeu ao pedido de um cliente que tinha a seguinte pergunta: em quanto tempo seu recém-comprado Agera RS conseguia completar a prova? A fabricante acelerou, freou e trouxe a resposta. Em 36,44 segundos – dizimando os números do Chiron. Embora nenhuma das marcas tenha citado a rival, a briga se intensificou. Será que vai ter revanche ou até, quem sabe, um terceiro candidato?

ALBERTO CATALDI (acataldi@edglobo.com.br)

41,9

36,4

segundos no 0-400 km/h-0

CHAMANDO PARA A BRIGA

Substituto do lendário Veyron, o Chiron traz um motor 8.0 W16 com quatro turbocompressores que gera 1.520 cv a 6.700 rpm e 163,1 kgfm de torque entre 2.000 e 6.000 rpm. A tração é integral. Já os freios contam com discos de cerâmica de 420 mm de diâmetro na dianteira e 400 mm na traseira. Sua produção será limitada a apenas 500 unidades, dos quais 300 já foram vendidas por um preço unitário na casa dos R$ 9 milhões.

DIVULGAÇÃO

VENCEDOR INESPERADO

Os números do Agera RS são até modestos em comparação ao rival: o motor 5.0 V8 entrega 1.360 cv a 7.800 rpm e torque de 139,8 kgfm entre 2.700 e 6.170 rpm. Para frear, ele conta com discos ventilados de cerâmica de 397 mm na frente e 380 mm atrás. A produção é mais modesta que a da Bugatti e apenas 25 Agera RS foram produzidos, por R$ 8 milhões cada.

Aceleração

A primeira parte da prova – chegar aos 400 km/h – é fácil. O Chiron precisou de 32,6 segundos e 2,6 km. Já o Agera RS atingiu a marca em 26,8 s e 1,95 km. Tudo isso com as mãos bem firmes no volante!

Carro de linha

O Agera RS testado foi levado direto da linha de produção para a pista. Por isso ainda traz adesivos de proteção. Os pneus e discos foram trocados antes do dono, que quis ficar anônimo, receber seu carro.

Frenagem

Então veio a tarefa difícil: parar. O Chiron conseguiu em 9,3 segundos e 491 metros, enquanto o rival teve um pouco mais de dificuldade, precisando de 9,5 segundos ao longo de 483 metros.

***NO AUGE DA ACELERAÇÃO**, em sétima marcha, o **AGERA RS** cruzava 100 metros a cada segundo*

Os pilotos

A responsabilidade de quebrar o recorde pela Bugatti recaiu sobre os ombros experientes de Juan Pablo Montoya, ex-piloto de F1. A Koenigsegg contou com seu piloto de testes chefe, Robert Serwanski.

E tem mais...

A Bugatti não se manifestou sobre a Koenigsegg, mas prometeu quebrar o recorde de velocidade atual para carros de produção. Em 2010, o Veyron 16.4 Super Sport chegou a 431,072 km/h.

AGORA A AVENTURA VEM COM VOCÊ.

HYUNDAI CRETA SPORT. O PRÓXIMO PASSO.

Spoiler de teto preto brilhante

Rodas de liga eve diamantadas de 17".

Bancos de couro e tecido pretos.

Centra multimídia blueMedia® com câmera de ré Ar condicionado automático digital

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

Imagens meramente ilustrativas. Todos os equipamentos apresentados são itens de série do veículo Hyundai Creta Sport 2.0 (OCN D034 01), ano/modelo 2017/2018. Os bancos possuem partes montagem gráfica. Nenhum animal foi submetido a maus tratos e/ou atos cruéis. Garantia Hyundai 5 anos. O período de 5 anos já contempla a garantia legal de 90 dias. Início da garantia de 5 anos. A Garantia Hyundai 5 anos está condicionada à observação pelo proprietário do plano das manutenções periódicas e demais condições determinadas no Manual de Garantia do veículo disponíveis PROCONVE. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais: HyundaiBR

HYUNDAI

de couro sintético de microfibra. A cor do veícu o reproduzida neste anúncio pode apresentar variações em re ação às cores reais devido ao processo de 'mpressão. A foto da pantera negra é uma na data da entrega do ve'cu o ao primeiro proprietár o. Uso particu ar: garantia de 5 anos, sem lim'te de quilometragem. Uso comercia : garantia de 5 anos ou 100 000 km, o que ocorrer primeiro no site: www hyundai com br, assim como no Manua do Proprietário. A 'inha Hyundai Creta está em conformidade com o Programa de Controle de Po u'ção do Ar por Veícu os Automotores

VOLOCOPTER JÁ VOARÁ EM 2017

COM INVESTIMENTOS DA DAIMLER, O PROJETO ESTREARÁ EM DUBAI E JÁ FOI EXPOSTO NO SALÃO DE FRANKFURT

Você assistiu aos Jetsons duvidando que os carros voariam ? Pois o futuro chegou: a alemã Volocopter realizará os primeiros voos autônomos em Dubai, nos Emirados Árabes. Segundo a empresa, o projeto recebeu um financiamento de 25 milhões de euros em julho deste ano, com parte dos investimentos vindos da Daimler (sim, basicamente a Mercedes-Benz). Como resultado, o drone elétrico 2X já foi exposto no Salão de Frankfurt deste ano – e nós conversamos com Alexander Zosel, cofundador da companhia.

Diferentemente do Oriente Médio, as autoridades de aviação civil da Alemanha só permitiram voos com pilotos – e, é claro, habilitação para aeronaves. "Por enquanto, dependemos de mudanças nas legislações que permitam os voos autônomos, algo que pode levar até cinco anos", explica Zosel No Europa, haverá capacidade para até dois ocupantes e todo controle será por meio de um *joystick*, semelhante àqueles de videogames.

E se algo der errado no ar? "Temos um paraquedas, mas nunca precisamos usar", diz Thomas Mager, gerente de marketing e vendas da Volocopter Ao todo, são nove baterias, uma para cada par de rotores – o executivo não disse quantos deles podem falhar, mas garante que ao menos um dos rotores é dispensável. Feito de fibra de carbono e fibra de vidro, o drone alemão pode voar por até 30 minutos e 25 quilômetros a 100 km/h **(Gabriel Aguiar)**

2030 PROMETE SER AUTÔNOMO (E AÉREO)

Primeiro empresa a explorar o mercado de táxi aéreo urbano, a Volocopter realizará testes com drones autônomos junto à autoridade de transportes e estradas de Dubai. E as metas são ambiciosas: a previsão é que 25% dos deslocamentos de passageiros no Emirado Árabe sejam realizados em veículos com tecnologia autônoma em 2030.

CENTRAL ELETRÔNICA

TESLA TRUCK

A Tesla adiou a revelação de seu primeiro caminhão para 16 de novembro. Efeito dos tornados que afetaram a distribuição do compacto Model 3 e das baterias da marca pelos Estados Unidos Em seu Twitter, Elon Musk afirmou que as características técnicas da grande novidade são "muito melhores do que o que foi reportado até agora". Isso inclui a capacidade de autonomia, estimada em 480 quilômetros. O design final do protótipo deixou de ser um mistério após fotos de flagras começarem a rodar pela internet

LIDERANÇA GLOBAL

Em entrevista exclusiva à **Autoesporte**, o presidente da GM para o Mercosul, Carlos Zarlenga, afirmou que a empresa quer assumir a liderança em elétricos, inclusive no Brasil. "A eletrificação vai acontecer, é inexorável, e essas partes do mundo [*Brasil e Argentina*] têm muito a se beneficiar com essas tecnologias", disse o executivo Os planos incluem 20 novos veículos elétricos globais nos próximos anos.

É HORA DE LIDAR

A Cruise Automation, empresa de desenvolvimento de autônomos adquirida pela GM ano passado, andava meio quieta Mas voltou a fazer barulho ao anunciar a compra da Strobe, uma fabricante de sensores Lidar. Essa tecnologia tem ganhado importância para ajudar os carros sem motorista a "verem" o que se passa ao seu redor, com precisão muito maior que os radares atuais.

Ouça o podcast Central Eletrônica em www.soundcloud.com/autoesporte

DIVULGAÇÃO

CARRO DO ANO 2018

ESCOLHA DOS DESTAQUES EM MODELOS E MOTORES LANÇADOS NO BRASIL NO ÚLTIMO ANO ENTRA EM RETA FINAL

Aproxima-se a data da escolha dos veículos e motores mais expressivos dos últimos 12 meses, na opinião de jornalistas especializados e representantes de instituições de engenharia. Importantes lançamentos, com destaque para hatches e SUVs, e motores com tecnologia bem atual garantem uma disputa acirrada para o 51° Carro do Ano

A novidade fica por conta da nova categoria Carro Superpremium do Ano, que contempla a faixa mais luxuosa do mercado, acima de R$ 200 mil. Confira ao lado a lista com todos os modelos que atendem ao regulamento e estão pré-qualificados para a eleição deste ano

A lista dos eleitores das categorias de carros e motores foi publicada na edição de setembro de **Autoesporte**. Também é possível conferi-la em nosso site, assim como o regulamento do Carro do Ano: **www.autoesporte.com.br**.

CARRO DO ANO
Modelos até R$ 100 mil
- **Fiat Argo**
- **Hyundai Creta**
- **Honda WR-V**
- **JAC T40**
- **Renault Captur**
- **Renault Kwid**
- **Suzuki Vitara**
- **Volkswagen Polo**

PICAPE
- **Nissan Frontier**

Prêmios Especiais

EXECUTIVO
PUBLICIDADE
MARCA DIGITAL
MARCA VERDE
HALL DA FAMA

CARRO PREMIUM
Modelos de R$ 100 mil até R$ 200 mil
- **Audi A5**
- **Chevrolet Equinox**
- **Mini Countryman**
- **Peugeot 3008**

CARRO SUPERPREMIUM
Modelos acima de R$ 200 mil
- **Audi Q5**
- **BMW Série 5**
- **Chevrolet Camaro SS**
- **Maserati Levante**
- **Land Rover Discovery**
- **Mercedes Classe E**
- **Porsche Panamera**
- **Volvo XC60**
- **Volvo XC90**

MOTOR ABAIXO DE 2.0
- **Ford 1.5 Dragon**
EcoSport
- **Suzuki 1.4 BoosterJet**
S-Cross e Vitara
- **Renault 1.0 SCe**
Logan, Sandero e Kwid

MOTOR 2.0 OU MAIOR
- **2.0 Ingenium diesel**
Land Rover Evoque, Discovery Sport e Jaguar F-Pace
- **2.0 Ingenium gasolina**
Jaguar F-Pace
- **2.3 biturbo diesel**
Nissan Frontier
- **2.4 Tigershark flex**
Fiat Toro
- **3.0 TDI diesel**
Audi Q7

Para rasgar a estrada

A Ducati lançou a nova Multistrada 950 no Brasil, vendida a partir de R$ 59 mil. O modelo vem equipado com motor Testastretta de dois cilindros e 937 cm³, capaz de gerar **113 cv de potência a 9.000 rpm** e um saudável torque de 9,8 kgfm a 7 750 rpm. Mais leve do que a 1 200, a 950 também tem estilo delgado, graças ao quadro Trellis dianteiro (feito de tubulações de alto diâmetro) e os subquadros laterais de alumínio. As rodas pintadas em cinza fosco e os componentes tingidos de preto como o motor e escapamento ajudam a dar o ar esportivo, tal como a lanterna traseira de leds com efeito tridimensional. O jeito estradeiro é garantido pelo para-brisa alto e pelo quadro de instrumentos LCD bem completo.

DERRAPADAS

Nas edições de agosto e setembro, na seção Mais Vendidos, as vendas são referentes aos meses de julho e agosto, respectivamente, e não à junho, conforme foi publicado.

DESCUBRA MAIS UMA SENSAÇÃO DO FIAT ARGO:
A DE FAZER A MELHOR COMPRA.

IBAMA HOMOLOGADO

3 ANOS

MONTE SEU CARRO

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

SAC 0800 707 1000 / 0800 282 1001

Para usufruir dessa garantia, é obrigatória a realização das Revisões Programadas. Prazo já inclui os 90 dias da garantia legal. Para mais informações, consulte os de Uso e Manutenção. Imagem meramente ilustrativa, com alguns itens opcionais

FIAT
ARGO
VOCÊ NÃO DIRIGE.
VOCÊ SENTE.
Design interno e externo surpreendente
Volante multifuncional
Motor Firefly 1.0 Flex de 3 cilindros
Central Multimídia 7" Flutuante
Start&Stop
Retrovisor Multitarefa
ARGO.FIAT.COM.BR

PARA JOGAR

O RENOVAR DA FORÇA

FORZA 7 CORRE ATRÁS DA RELEVÂNCIA COM NOVOS CARROS, PISTAS E FOCO NA CARREIRA DE PILOTO

Talvez o mais importante jogo de corrida da atualidade, o Forza Motorsport entrou na difícil fase de se manter relevante após muitos anos de mercado. Em sua sétima edição, o game atualiza pontualmente sua sempre acertada jogabilidade, mas concentra as principais novidades para a progressão do jogo. As corridas passam a compor campeonatos com diferentes níveis de exigência. Isso é reforçado pela presença de pilotos em cena, ou seja, o foco sai um pouco das máquinas e passa a se concentrar na carreira do (ou da) motorista, criada pelo próprio jogador. O única porém é a aproximação com a outra série de corrida da Turn 10, o Forza Horizon, com efeitos de física e carros trazidos diretamente do título, menos focado na simulação. As competições online são divertidas, mas ainda indicadas para os iniciados. No geral, construir sua própria carreira é mais divertido

Além de mais de 700 carros, o game agora tem caminhões e bajas para correr em novas pistas como Mugelo e Suzuka, além de um circuito de Dubai criado só para o jogo.

PARA VER

PAUL HOLLYWOOD'S BIG CONTINENTAL TRIP

Culinária e carros esportivos se encontram nessa série de três episódios. Ou mais ou menos isso. Paul Hollywood é um chef inglês famoso por ser jurado no programa *The Great British Bake Off*, mas aqui ele mostra sua outra paixão em viagens por três países com culturas automotivas bem distintas. França, Alemanha e Itália. O clima lembra *Top Gear*, embora o orçamento seja mais modesto. Disponível na Netflix.

PARA LER

ELON MUSK
ASHLEE VANCE

Editora Intrínseca
R$ 42

Ele se tornou o nome mais importante da indústria automotiva atualmente. Mas há muita história por trás disso. O sul-africano de 46 anos se formou em Física antes de ficar milionário ao vender duas empresas. O livro traz entrevistas exclusivas que ajudam a entender sua história e sua obsessão em transformar o mundo

PARA OUVIR

CINCO DIAS IMAGINÁRIOS
IGOR THOMAZ

Primeiro trabalho solo do saxofonista das excelentes bandas Orquestra Brasileira de Música Jamaicana e Black Mantra. Mas o foco aqui é música eletrônica, sem uso de instrumentos. Tudo para criar a trilha de Ian Benedetto, um personagem imaginário fã de carros. Igor também é jornalista automotivo e já contribuiu com textos para **Autoesporte**. Ouça no Spotify, Deezer, YouTube ou soundcloud.com/igorthomazofficial.

DIVULGAÇÃO

www.blau.com

COMEMORATIVO
DE 30 ANOS DA BLAU
FARMACÊUTICA

HEADQUARTER BRASIL

RODOVIA RAPOSO TAVARES, KM 30,5 - Nº 2.833
BARRO BRANCO - 06705-030 - COTIA - SP - BRASIL
TEL.: +55 11 4615 9400 • FAX: +55 11 4615 9401
SAC: 0800-7015399 • SAC@BLAU.COM.BR

Assim é a Blau Farmacêutica: há 30 anos trabalhando para fazer o melhor.

A Blau Farmacêutica apoia todas as modalidades esportivas, com destaque para o automobilismo nacional, categoria esportiva na qual mantém uma equipe própria na Stock Car e ainda patrocina os pilotos Allam Khodair e Marcelo Hahn na GT Open Europeia e o piloto Christian Hahn na Euroformula. Mas, para a Blau, a velocidade não está somente nas pistas, mas também no desenvolvimento de novas opções farmacêuticas que melhorem a saúde humana. É para isso que corremos. É por isso que sempre buscamos a vitória.

Blau® FARMACÊUTICA 30 ANOS

A CHEGADA DO PROMETIDO

(1)

ETERNA PROMESSA PARA O MERCADO NACIONAL, O KIA RIO FINALMENTE DESEMBACARÁ NO BRASIL VIA MÉXICO, APENAS UM DOS LANÇAMENTOS DA SUL-COREANA PARA 2018, ONDA MOTIVADA PELAS MUDANÇAS NO IPI

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

Eterna promessa para o mercado brasileiro, o compacto Kia Rio vai finalmente desembarcar de forma oficial. O modelo foi flagrado pelo parceiro Igor Pinheiro Binder, que fez os cliques no bairro de Copacabana, zona sul do Rio – veja só. Embora tenha sido fotografado apenas na versão hatchback, o compacto também está disponível com a carroceria sedã. Ambos vão estrear até o primeiro semestre do ano que vem.

Produzido na Coreia do Sul e no México, o modelo será importado do país norte-americano sem pagar Imposto de Importação ou sofrer com a sobretaxa do IPI (Imposto sobre Produto Industrializado), mudança prometida pelo fim do Inovar-Auto. É justamente o fim da cobrança de 30pontos percentuais sobre o IPI que motivará a Kia a renovar completamente a sua gama a partir de 2018 (*confira o box com outras novidades*).

DIVULGAÇÃO; (1)IGOR PINHEIRO BINDER

Visual está atualizado em relação aos rivais e o tamanho deixa o hatch próximo do Renault Sandero em porte (1)

A MOTORIZAÇÃO DEVE *ser o mesmo 1.6 adotado pelo Rio vendido no México, possivelmente com tecnologia flex e câmbio automático*

Por lá, a principal motorização é o 1.6 16V, equipado com injeção direta de gasolina para gerar 130 cv e 16,4 kgfm. No entanto, o Rio vendido no Brasil deve adotar a versão com injeção eletrônica flex, com os 128/122 cv e 16,8/16,3 kgfm de torque disponíveis em outros Kia com este motor. A transmissão pode ser manual de seis marchas ou automática com o mesmo número de velocidades.

O estilo promete ser o ponto forte, repleto de recortes e com linha de cintura elevada para dar mesma imagem robusta adotada pelos demais Kia projetados na gestão do designer Peter Schreyer. A sensação de familiaridade com carros mais caros é sempre tida como positiva em qualquer segmento.

Quanto ao tamanho, o Rio tem comprimento de Sandero, com 4,06 metros. O sedã de 4,38 metros é bem maior, apenas o entre-eixos é o mesmo entre ambos, exatos 2,58 m. Deve ser o suficiente para dar espaço para dois adultos altos atrás. O porta-malas também varia de tamanho. A Kia declara 422 litros para o Rio hatch e 387 litros para o sedã. A explicação pode ser o método de medição, que deve ter sido acima do tampão no hatch.

O segmento dos compactos premium no Brasil foi reforçado recentemente com a chegada do Fiat Argo e do Volkswagen Polo. Para ser competitivo, o Kia investirá em uma boa dose de recheio. Ar-condicionado digital, tela multimídia de sete polegadas, volante multifuncional, partida sem chave, teto solar e lanternas de leds são itens disponíveis lá fora. No que diz respeito à segurança, há seis airbags – frontais, laterais e de cortina (indisponíveis em ambos rivais) –, controles de estabilidade e de tração e hill holder, o chamado assistente de partida em rampa. Tomara que a Kia não patine mais no mercado.

KIA STINGER

A Kia tem uma série de lançamentos previstos para 2018. Alguns representarão mudanças de geração, caso do Optima e do Cadenza, que deixaram de ser trazidos à espera das redefinições de impostos. Outros representam um investimento em segmentos inéditos para a sul-coreana em nosso país. É o caso do sedã esportivo Stinger. Com opção de tração traseira ou integral, o cupê de quatro portas tem motor 2.0 turbo de 258 cv e 35,9 kgfm ou o V6 3.3 biturbo de 370 cv e 50,9 kgfm. Será um concorrente de peso para Audi, BMW e Mercedes-Benz. O outro é o Stonic, crossover criado sob medida para os mercados europeus, mas que pode fazer barulho diante do aquecido segmento dos jipinhos compactos no Brasil. Ele tem motor 1.0 turbo de três cilindros, que chega aos 120 cv e 17 kgfm. Para 2018, o câmbio manual de seis marchas ganhará a companhia do automático de dupla embreagem e sete velocidades. Além deles, a Kia também tem o crossover híbrido Niro, por enquanto, descartado. Alguém duvida que será o ano da sul-coreana?

KIA STONIC

PETRONAS SYNTIUM

AUXILIA NO COMBATE AO AQUECIMENTO EXCESSIVO DO MOTOR

PETRONAS Syntium com tecnologia °CoolTech™. Garantindo máxima performance em condições extremas.

Para saber mais, acesse o site da PETRONAS:
www.pli-petronas.com/br/petronas-syntium

MAIS DE 100 ANOS DE INOVAÇÃO EM FLUIDOS

PETRONAS

Oil Developed For

AMG PETRONAS MOTORSPORT

NOVOS CHEVROLET PARA 2019 E 2020

A Chevrolet anunciou recentemente um investimento maciço na sua fábrica de Gravataí, no Rio Grande do Sul. Boa parte do montante será aplicado nos sucessores de Onix e Prisma. De acordo com fontes ligadas ao fabricante, o hatch será lançado no início do segundo semestre de 2019. Já o sedã surgirá poucos meses depois, no final do mesmo ano. Enquanto eles não chegam, os compactos atuais ganharão estruturas reforçadas. A reforma fará com que a geração atual atenda aos parâmetros de impactos laterais do Latin NCAP e ganhe uma sobrevida de mercado bem maior. Isso aumenta as chances atuais de Onix e Prisma continuarem ao lado dos novos compactos como opções de entrada.

Ambos serão feitos com a nova plataforma global desenvolvida em conjunto com a chinesa Saic. A arquitetura substituirá a atual – referenciada pela sigla GSM – e resultará na reforma de toda a linha nacional. O uso de aços de alta e ultra-alta resistência será bem maior do que no Onix e Prisma atuais. Podemos esperar por compactos capazes de conseguir notas melhores nos crash tests desde o início, sem a necessidade de evoluções posteriores.

Enquanto isso, a General Motors anunciou o investimento de US$ 300 milhões (cerca de R$ 950 milhões) para a construção de um modelo inédito a partir de 2020 na fábrica de General Alvear, na Argentina. O projeto chamado de Fenix II remete ao código Fenix, adotado pelo Chevrolet Cruze sedã e hatch, também produzidos na mesma instalação.

Contudo, o novo modelo não utilizará a plataforma D2XX do Cruze e será provavelmente uma nova picape com tamanho entre as compactas e médias ou o novo SUV para substituir o Tracker, esse com maiores chances de ser construído no Brasil, segundo indicam fornecedores. As mesmas fontes indicam que o utilitário surgirá antes da picape, ambos em 2020 **(com Diogo de Oliveira).**

Reforço estrutural

Até a chegada de uma nova geração dos compactos, os Chevrolet Onix e Prisma terão reforços na sua estrutura muito em breve, segundo fonte ligada ao fabricante. O modelo adotará coluna B (central) construída com aço de estampagem a quente. O uso de aço de ultra-alta resistência pode mudar o resultado do último teste do Latin NCAP, que deu zero estrela no quesito de proteção para adultos principalmente pela "proteção marginal para o abdome e pobre para o peito", de acordo com o instituto de segurança. A mesma aplicação não ocorrerá no Cobalt e no Spin. Embora utilizem a mesma plataforma GSM, os modelos maiores ofereceriam um resultado melhor, afirma a mesma fonte.

DIVULGAÇÃO; (1)VICTOR HENRIQUE E MATHEUS FRIZZO

(1)

CORRIDA A FAVOR DO TEMPO

A Fiat não quer, ou melhor, não pode perder tempo. Por isso, acelerou o passo e prepara o lançamento de seu novo sedã compacto para fevereiro de 2018. Tudo para não chegar muito depois do novo Volkswagen Virtus, arquirrival que estreia em janeiro. O nome do modelo? Ah, não poderia ser mais adequado. O sedã que usará a base do Argo se chamará Cronos. Uma referência ao deus grego do tempo. E este está curto para que a Fiat consiga voltar a crescer em vendas no mercado nacional.

Para isso, o Cronos será produzido na fábrica do Grupo FCA de Córdoba, na Argentina, que recebeu um aporte de US$ 500 milhões para a empreitada, investimento anunciado pelo próprio presidente executivo Sergio Marchionne, em 2016.

No Brasil, o três volumes suprirá a lacuna deixada pelo Linea, aposentado no começo deste ano. Para ocupar esta posição de sedã com porte intermediário, o Cronos não terá a opção do motor 1.0 Firefly como o hatch. A versão "mil" ficará restrita ao veterano Grand Siena, que ainda usa o 1.0 Fire Evo (4 cil.) de até 75 cv.

O modelo será vendido apenas com os motores 1.3 Firefly e 1.8 E.torQ Evo. O primeiro poderá vir associado ao câmbio manual ou automatizado GSR, enquanto o segundo será combinado à caixa automática de seis marchas ou manual de cinco.

Já o pacote de equipamentos deve seguir a receita do irmão Argo. A central multimídia sensível ao toque de 7 polegadas deverá ser item de série, enquanto os controles de estabilidade e de tração podem entrar no pacote apenas das versões 1.8. Uma coisa é certa: o recheio tecnológico precisa ser robusto para encarar o VW Virtus e fazer frente aos atuais representantes do segmento, que tem a dupla Chevrolet Cobalt e Honda City **(Tereza Consiglio)**.

(1)

FLAGROU UM SEGREDO? Envie para nós por meio das redes sociais ou no WhatsApp *(11) 94507-0294*

TERMÔMETRO

Tá frio

Surgiram os primeiros registros de Sandero e Logan facelift no Instituto Nacional de Patentes Industriais. O desenho é o mesmo do europeu, apenas o Stepway terá detalhes diferentes Os modelos 1.6 ganharão finalmente câmbio CVT. Mas só chegarão em 2019

Tá morno

O Honda Accord foi confirmado para o segundo semestre do ano que vem. Há duas opções de motor: 1 5 turbo de 194 cv e 2.0 turbo de 255 cv, além de câmbio automático de dez marchas. O visual lembra muito o novo Civic **(Diogo de Oliveira)**.

Tá quente

Previsto para janeiro de 2018, o novo Honda CR-V deve ficar mais caro que o atual, vendido por R$ 148 mil, mas compensará pelo maior espaço interno e pelo uso de motor 1.5 turbo, capaz de dar o desempenho que o crossover sempre pediu **(Diogo de Oliveira)**.

Confirmado!

A Toyota confirmou para 2018 o Yaris nacional hatch e sedã que, conforme **Autoesporte** havia antecipado, é uma versão emergente do modelo japonês, não equipada com a nova base TNGA. O motor pode chegar a até 1 8 e o câmbio automático será CVT

A promoção

Vá +longe com ÉPOCA

ESTÁ DE VOLTA

Agora você tem **mais chances de ganhar!**

CA 6-5777/2017

CAIXA

*O cálculo da quantidade de passagens que podem ser emitidas considerou emissões com 5.000 pontos. As emissões estão sujeitas à disponibilidade de assentos, regras e restrições específicas no perfil de cada tarifa/ponto. Os pontos não podem ser utilizados para pagamento de impostos e taxas aeroportuárias (taxa de embarque), bem como os gastos habitualmente opcionais, como os serviços extras para passageiros, seguros, hospedagem e despesas pessoais.

EDITORA GLOBO

Vale até
200 trechos
domesticos

Concorra a

1 milhão

de pontos TudoAzul

+ 10 sorteios de **100 mil pontos!**

Saiba como em

vacomepoca.com.br

e comece a planejar a sua próxima viagem!

Consulte o regulamento no site

ÉPOCA

TudoAzul
Programa de Vantagens

GUIA DE SUVs

Autoesporte ajuda a escolher bem o automóvel dos seus sonhos

UM CARRO NA SUA MEDIDA

[illegible]

[illegible]

S[illegible] ios como preço de compra mai[illegible] custo de manutenção superior ou médias de consumo menos favoráveis.

Ao comprar um utilitário esportivo e levá-lo para casa, o consumidor pode descobrir que a altura do teto na garagem do prédio não permite abrir totalmente a tampa traseira do compartimento de bagagem. E qual será a facilidade para colocar volumes no compartimento? Se seus planos são de usar o utilitário esportivo para a visita habitual à chácara da família, qual a disposição do modelo escolhido por você de encarar com valentia a buraqueira e o barro da estradinha de terra? E o consumo de combustível, será exagerado? Confira neste especial nosso levantamento inédito para que você acerte na compra, e não leve uma frustração para casa. **(reportagem de Diogo de Oliveira, Gabriel Aguiar, Guilherme B. Muniz, Julio Cabral e Michelle Ferreira).**

ÂNGULO DE ATAQUE
Medido entre as bases da roda e do para-choque. Maior o ângulo, menor o risco de raspar em rampas, lombadas e valetas.

ALTURA DO SOLO
A altura livre de um veículo é a distância entre o ponto mais baixo de sua carroceria e o pavimento da via.

Cesta de peças: retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível

ÂNGULO DE SAÍDA
Entre a base da roda e do para-choque. Um bom ângulo evita que o carro raspe ao deixar um obstáculo ou rampas íngremes.

FACILIDADE DE USO DO PORTA-MALAS
Medidas como a distância da base do porta-malas e o solo definem se o carro é fácil para carregar ou descarregar objetos.

FACILIDADE DE MANOBRA
O diâmetro de giro das rodas define quão prático é conduzir o veículo em espaços restritos, como garagens e ruas estreitas.

Seguro: cotações da Saucedo Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus.

CHEVROLET

TRACKER

DE R$ 82.990 A 93.490

No final de 2016, o Chevrolet Tracker ganhou o mesmo motor e câmbio do Cruze e um novo visual, mas deixou controle de tração e estabilidade de fora. Faltam também ar de duas zonas, discos de freio traseiros e freio de mão eletrônico. O crossover trazido do México tem bom desempenho e dirigibilidade, o que ajuda a suspensão recalibrada para ficar mais firme. Mas não se anime com o consumo do motor turbo, que é apenas razoável: são 7,3 km/l na cidade e 8,2 km/l na estrada com etanol. Para a categoria, o espaço da cabine do Tracker é mediano: é maior que o arquirrival Ford EcoSport, mas não oferece tanto espaço quanto o Honda HR-V. O porta-malas de declarados 306 litros só fica acima do Jeep Renegade. Para quem gosta de fora de estrada, não há opção 4x4.

Desempenho e conectividade são os pontos fortes do Chevrolet

Falta controle de tração e estabilidade e espaço interno é mediano

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **9,6 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **5 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **27 m**

CONSUMO
Urbano **8,3 km/l**
Rodoviário **8,9 km/l**
Aut. em estrada **471,7 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.4, turbo, gasolina

POTÊNCIA
153 cv

TORQUE
24,5 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

PESO
1.413 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.084

VERSÕES

LT 1.4 turbo G/A
LTZ 1.4 turbo G/A

VERSÃO INDICADA
LTZ 1.4 turbo G/A

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

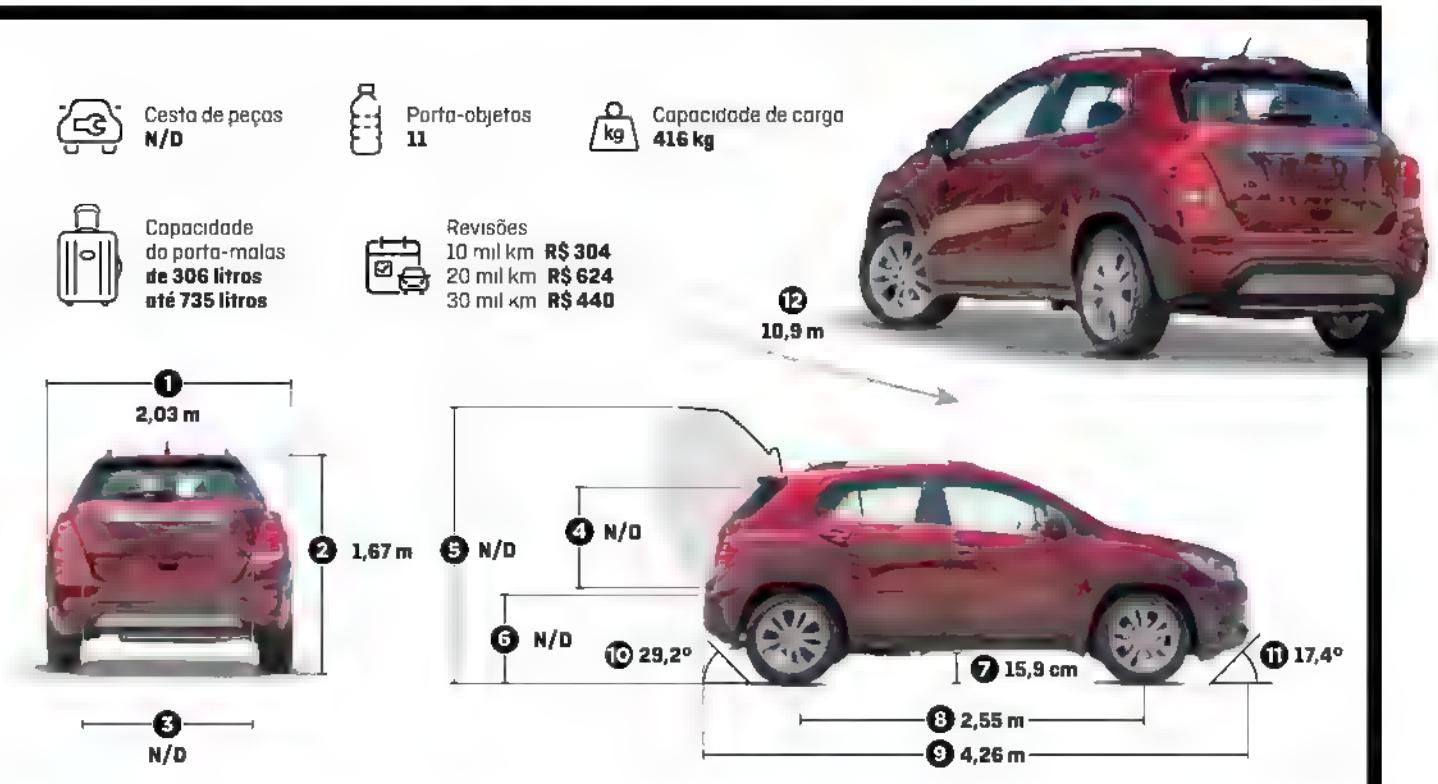
Cesta de peças **N/D**

Porta-objetos **11**

Capacidade de carga **416 kg**

Capacidade do porta-malas **de 306 litros até 735 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 304**
20 mil km **R$ 624**
30 mil km **R$ 440**



MARCOS CAMARGO

Lançado em outubro, o Chevrolet Equinox é a grande novidade desta lista. Importado do México, possui farto recheio de equipamentos, com ar de duas zonas, faróis e lanternas de leds, sistema de som Bose com sete alto-falantes, teto solar panorâmico, banco do motorista elétrico com duas memórias, além de entrada e partida sem chave. Faltam borboletas no volante (há apenas um botão no topo da manopla) e controle de cruzeiro adaptativo. O acabamento poderia ter plásticos emborrachados e de textura mais rica. Grande sucesso nos EUA, o Equinox chega ao Brasil para brigar com o líder do segmento, Jeep Compass. Quanto aos rivais premium, o sucessor do Captiva enfrentará versões básicas de modelos como o Audi Q3, porém com um custo de revisão bem mais acessível.

SUV tem preços acessíveis para as revisões e farto conteúdo de série

Com muito plástico rígido, acabamento pode desapontar

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **7,6 s (fabricante)**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **N/D**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **N/D**

CONSUMO (Conpet)
Urbano **8,4 km/l**
Rodoviário **10,1 km/l**
Aut. em estrada **595 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0, turbo, gasolina

POTÊNCIA
262 cv

TORQUE
37 kgfm

CÂMBIO
Automático de 9 marchas, tração integral

PESO
1.693 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 5.173

VERSÕES

Premier 2.0 turbo G/A

VERSÃO INDICADA
Premier 2.0 turbo G/A

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

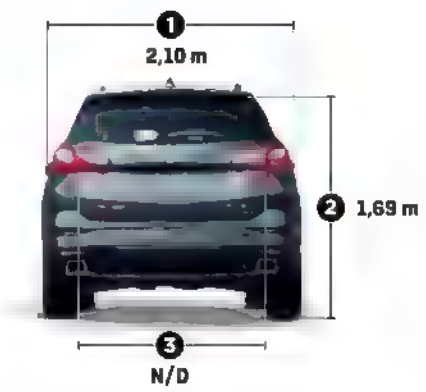
Cesta de peças **N/D**

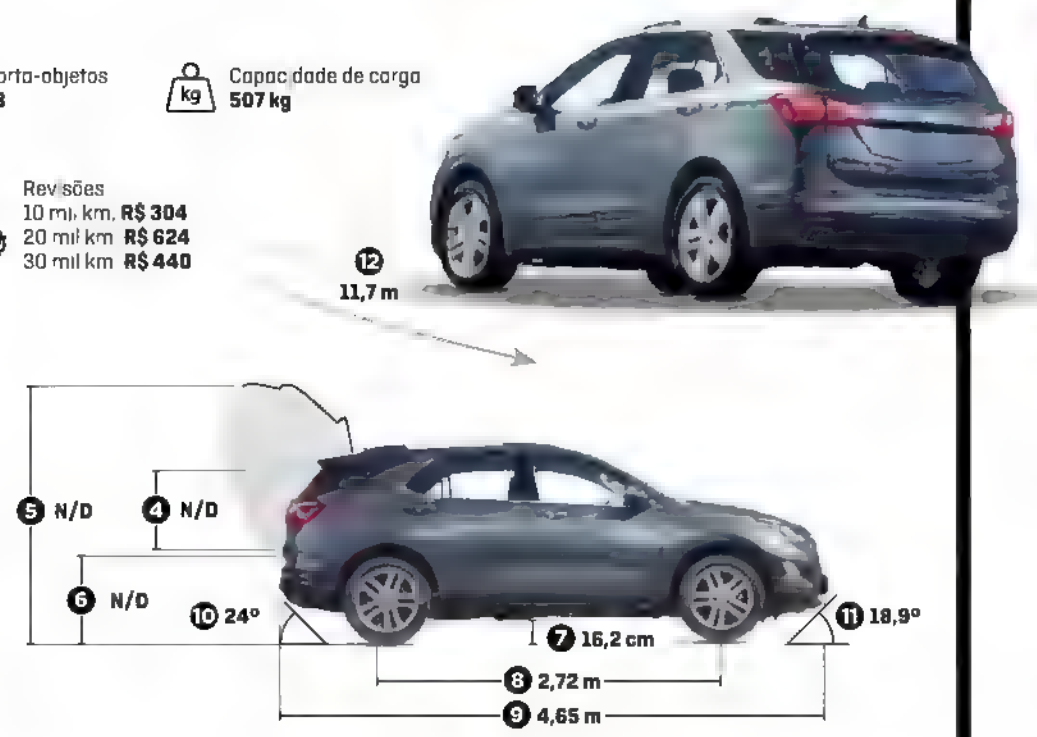
Porta-objetos **13**

Capacidade de carga **507 kg**

Capacidade do porta-malas **de 468 litros até 930 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 304**
20 mil km **R$ 624**
30 mil km **R$ 440**





FORD

ECOSPORT

É o precursor dos SUVs compactos no Brasil. Lançado em 2003 sobre a plataforma do Fiesta, o EcoSport rapidamente se tornou um sucesso. Foi líder da categoria por mais de uma década. Em julho de 2012, ganhou a atual segunda geração, desta vez sobre a base da sexta linha do Fiesta. Foi reestilizado em julho de 2017, quando sofreu sua maior transformação em quase 15 anos. Sua estrutura recebeu reforços e a cabine, pela primeira vez, traz partes macias ao toque. A mecânica também deu um salto com a introdução dos motores 1.5 flex de três cilindros e 2.0 de injeção direta, e do câmbio automático de seis marchas. A eletrônica agregou recursos inéditos, mas o espaço interno é seu calcanhar de Aquiles. O porta-malas tem 362 litros, pouco mais que o bagageiro de um hatch compacto.

Novo motor dá um "gás extra" e a cabine subiu de nível no acabamento

Espaço interno é limitado diante dos novos rivais do segmento

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,2 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **6,5 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **27,1 m**

CONSUMO
Urbano **8,3 km/l**
Rodoviário **11,7 km/l**
Aut. em estrada **608,4 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.5, flex

POTÊNCIA
137/130 cv

TORQUE
16,2/15,6 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas
tração dianteira

PESO
1.272 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 2.762

VERSÕES

SE 1.5 F/M
Freestyle 1.5 F/M
SE 1.5 F/A
Freestyle 1.5 F/A
Titanium 2.0 F/A

VERSÃO INDICADA
Freestyle 1.5 F/A

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

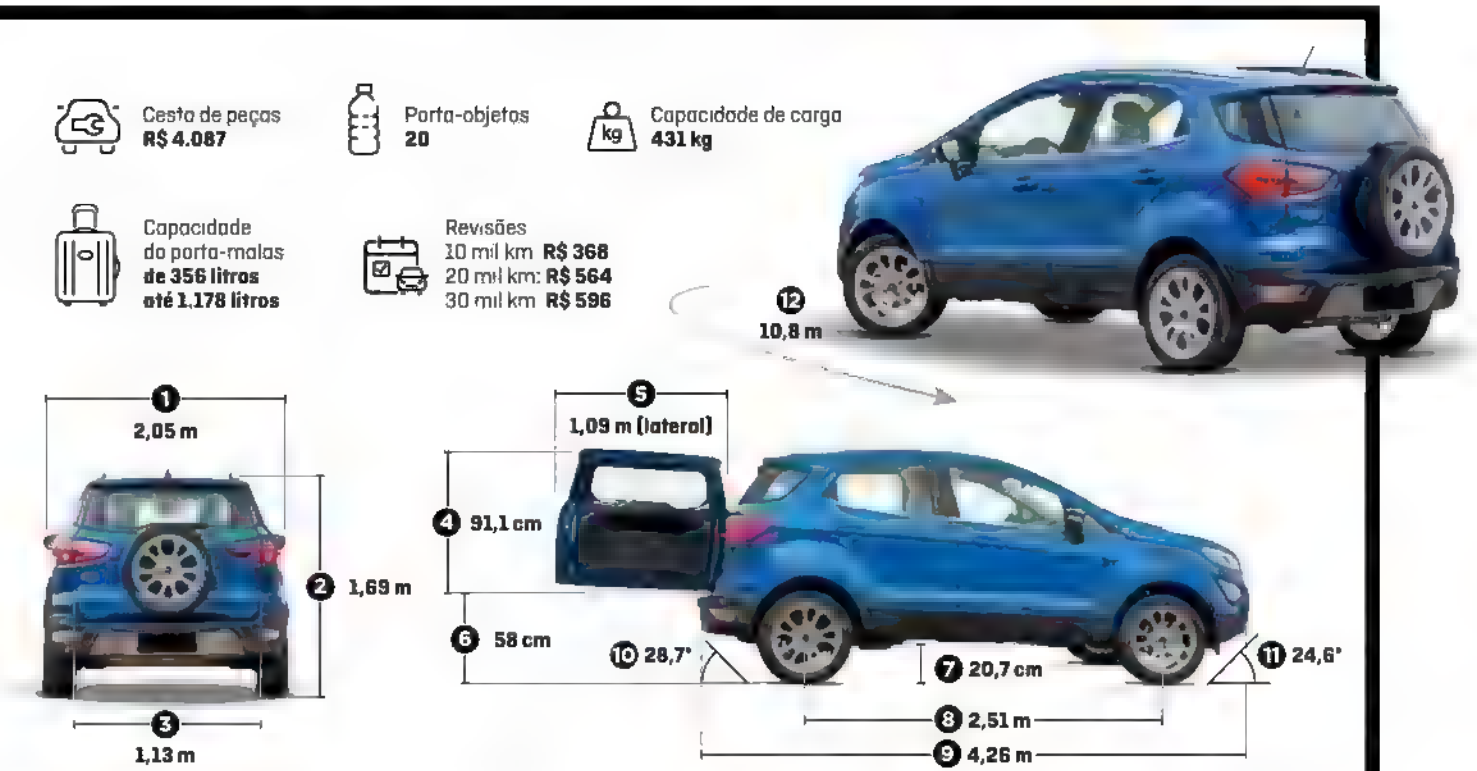
Cesto de peças **R$ 4.087**

Porta-objetos **20**

Capacidade de carga **431 kg**

Capacidade do porta-malas **de 356 litros até 1.178 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 368**
20 mil km: **R$ 564**
30 mil km **R$ 596**



MARCOS CAMARGO

Um fenômeno que devorou os adversários. O HR-V estreou no Salão do Automóvel de São Paulo, em novembro de 2014, e chegou às ruas brasileiras em março do ano seguinte, tornando-se rapidamente o líder entre os utilitários compactos. Com proposta urbana, o modelo tem porte de SUV, mas não encara o fora de estrada. A base é a mesma do Fit, com tração dianteira, porém com dimensões avantajadas e um generoso porta-malas de 437 litros. O espaço interno é um dos pontos altos, com destaque para o sistema modular dos bancos traseiros, que permite diversas posições. Como todo Honda, o HR-V é racional e bem construído. A mecânica traz apenas o motor 1.8 16V flex associado a transmissões manual e do tipo CVT com simulação de marchas. O consumo é apenas mediano.

Espaço interno e confiabilidade da marca são os principais pilares

Pelo que custa, poderia oferecer mais itens modernos de série

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **10,5 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **5,7 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **24,9 m**

CONSUMO
Urbano **8,2 km/l**
Rodoviário **10,3 km/l**
Aut. em estrada **525,3 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.8, flex

POTÊNCIA
139/140 cv

TORQUE
17,4/17,3 kgfm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

PESO
1.279 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.281

VERSÕES

LX 1.8 F/M
LX 1.8 F/CVT
EX 1.8 F/CVT
EXL 1.8 F/CVT
Touring F/CVT

VERSÃO INDICADA
EXL 1.8 F/CVT

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

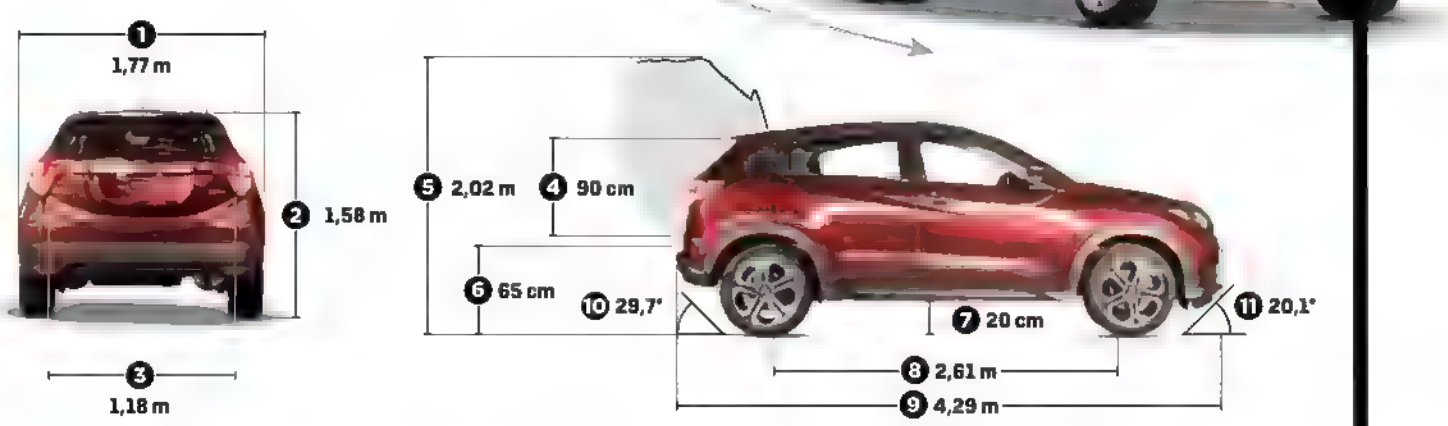
Cesta de peças **R$ 5.716**

Porta-objetos **7**

Capacidade de carga **464 kg**

Capacidade do porta-malas **de 437 litros até 1.010 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 265**
20 mil km **R$ 491**
30 mil km **R$ 489**



FABIO ARO

HYUNDAI

CRETA

DE R$ 73.990 A 99.990

Nova estrela da marca sul-coreana, o Creta foi apresentado no Salão de São Paulo de 2016 e chegou às ruas brasileiras após a virada do ano com planos ambiciosos. Tal como o HB20, o SUV produzido em Piracicaba (SP) veio para brigar pela liderança da categoria, protagonizada pelo Honda HR-V. Com medidas bem próximas às do arquirrival, o utilitário, um dos poucos da classe a usar plataforma de médio (a mesma do Elantra), valoriza o conforto a bordo, com ótimo espaço para passageiros e bagagens. Há quem ache o Creta um tanto simples por dentro, mas o modelo tem elementos interessantes, como partida por botão e ventilação para o assento do motorista. Foi bem nos testes, especialmente na versão com motor 2.0. Mas é com o motor 1.6 que tem sua melhor relação custo-benefício.

Cabine bem isolada, preza pelo conforto com bom desempenho

Interior coberto de plástico decepciona nas versões de topo

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **6,6 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **25,6 m**

CONSUMO
Urbano **5,9 km/l**
Rodoviário **9,1 km/l**
Aut. em estrada **500,5 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6, flex

POTÊNCIA
130/123 cv

TORQUE
16,5/16 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas tração dianteira

PESO
1.359 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 2.425

VERSÕES

Attitude 1.6 F/M
Pulse 1.6 F/M
Pulse 1.6 F/A
Pulse Plus 1.6 F/A
Prestige 2.0 F/A

VERSÃO INDICADA
Pulse Plus 1.6 F/A

SUVÔMETRO

1. Largura sem os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

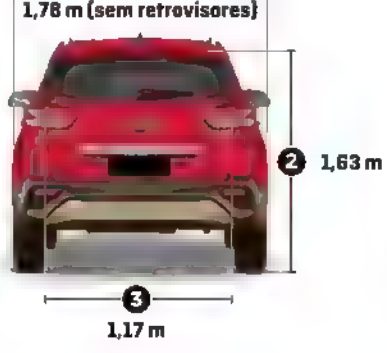
Cesto de peças **R$ 7.566**

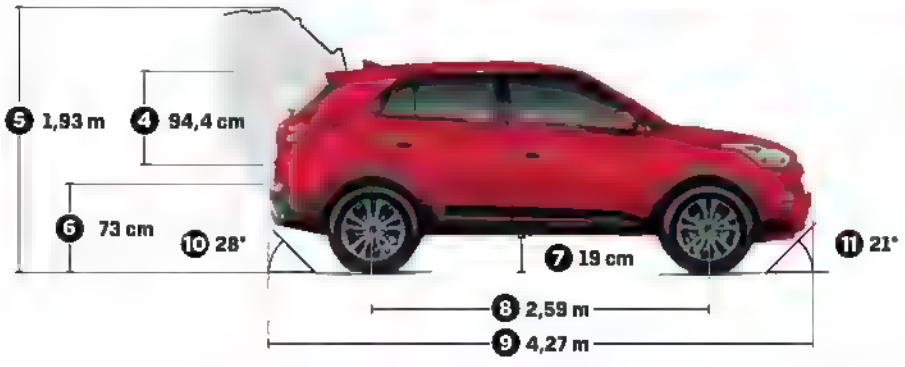
Porta-objetos **10**

Capacidade de carga **N/D**

Capacidade do porta-malas **de 432 litros até 1.396 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 230**
20 mil km **R$ 507**
30 mil km **R$ 590**





MARCOS CAMARGO

HYUNDAI

TUCSON

R$ 74.990

Um veterano que reluta em seguir na ativa. Esta é a descrição perfeita para o velho Tucson, lançado no Brasil há mais de uma década, em 2005. Com porte maior que o do Ford EcoSport, o Hyundai também foi um dos primeiros a surfar no "tsunâmi SUV", que ainda era uma "marolinha" na década passada. Chegou a ter opção de motor V6 e tração integral em seu leque de versões, quando importado. Foi nacionalizado em 2010, com produção na fábrica da Hyundai-Caoa, em Anápolis (GO). Em 2012 ganhou o atual motor 2.0 16V flex e parou no tempo. Atualmente, apoia-se no custo-benefício, tem preço de compacto e tamanho de médio. A fórmula funciona: em 2016 foi o sexto utilitário mais emplacado do país.

Custo-benefício é o destaque, sobretudo pelo tamanho

Projeto muito antigo perante todos os concorrentes da categoria

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12,9 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **7,9 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **7,24 m**

CONSUMO
Urbano **5,1 km/l**
Rodoviário **7,3 km/l**
Aut. em estrada **474,5 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0, flex

POTÊNCIA
146/142 cv

TORQUE
19,6/19 kgfm

CÂMBIO
Automático de 4 marchas tração dianteira

PESO
N/D

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 4.295

VERSÕES

GLS 2.0 F/A

VERSÃO INDICADA
GLS 2.0 F/A

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

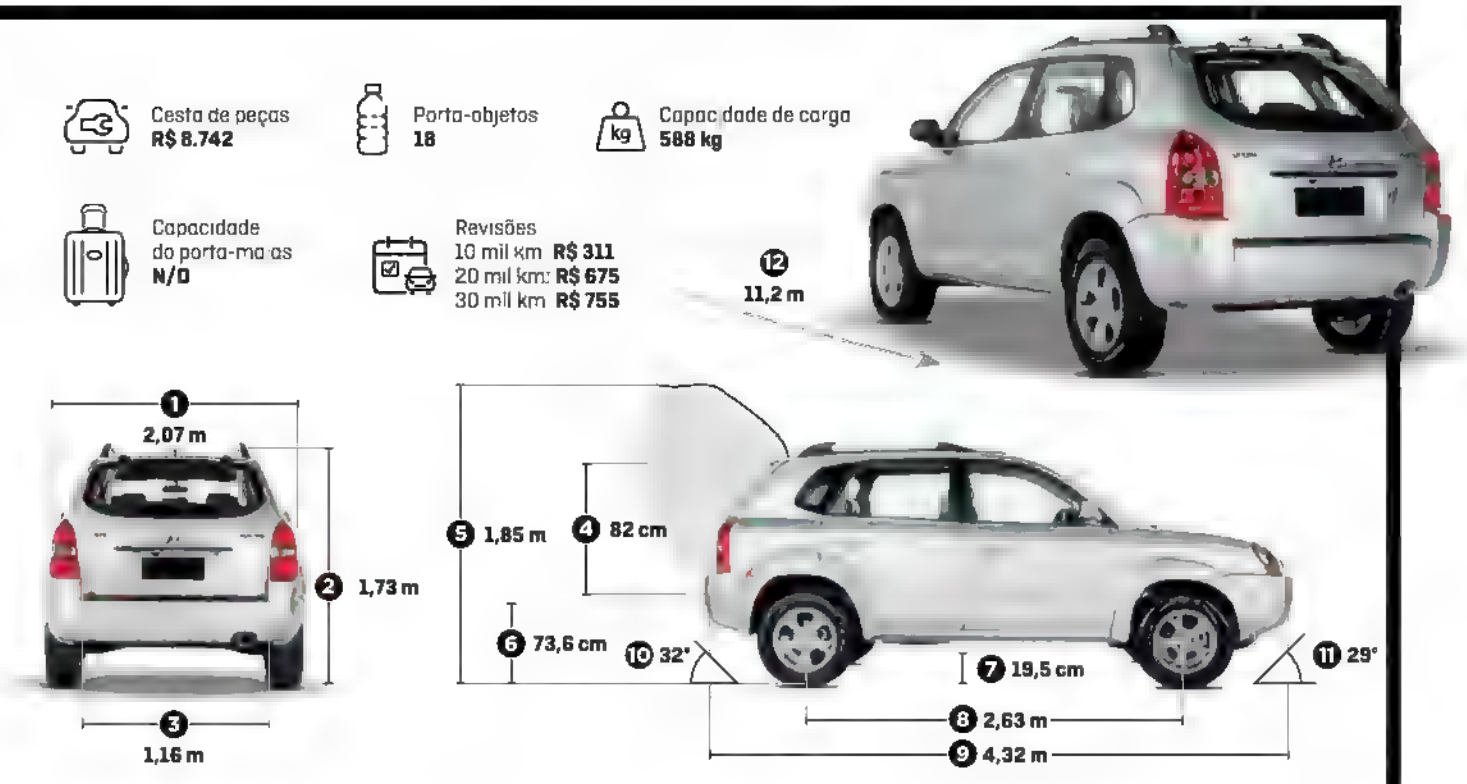
Cesta de peças **R$ 8.742**

Porta-objetos **18**

Capacidade de carga **588 kg**

Capacidade do porta-malas **N/D**

Revisões
10 mil km **R$ 311**
20 mil km **R$ 675**
30 mil km **R$ 755**



DIVULGAÇÃO

ix35

DE R$ 99.990 A 131.290

A novidade que chegou na hora certa. Antevendo a ascensão dos SUVs, a Hyundai lançou em agosto de 2010 o ix35, que nada mais é do que a segunda geração do Tucson. Para não conflitar com o Tucson antigo, a montadora adotou no Brasil a mesma nomenclatura usada em mercados asiáticos. Com preços compatíveis aos de sedãs médios e sem muitos rivais diretos, o utilitário logo começou a figurar bem nas vendas. Um dos pontos fortes desde o início é o design com linhas afiadas e muitos vincos. O espaço interno é outro destaque, assim como a garantia de cinco anos. Já a mecânica que combina motor 2.0 flex e câmbio automático nunca empolgou. Em 2015, foi nacionalizado e recebeu leve reestilização, que deixou seu visual mais moderno. Ajustes no motor reduziram a potência.

Umo dos maiores cabines da classe e tem visual ainda moderno

Acabamento e desempenho podem desapontar

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **10,3 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **5,6 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **26,4 m**

CONSUMO
Urbano **5,3 km/l**
Rodoviário **9,2 km/l**
Aut. em estrada **533,6 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0 flex

POTÊNCIA
167/157 cv

TORQUE
20,6/19,2 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

PESO
N/D

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 5.159

VERSÕES

Entrada 2.0 F/A
GL F/A
GLS F/A

VERSÃO INDICADA
GL 2.0 F/A

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

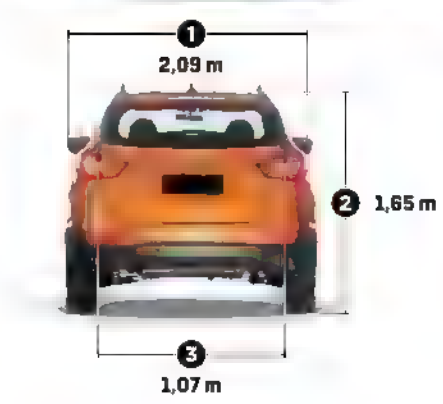
Cesta de peças **R$ 16.751**

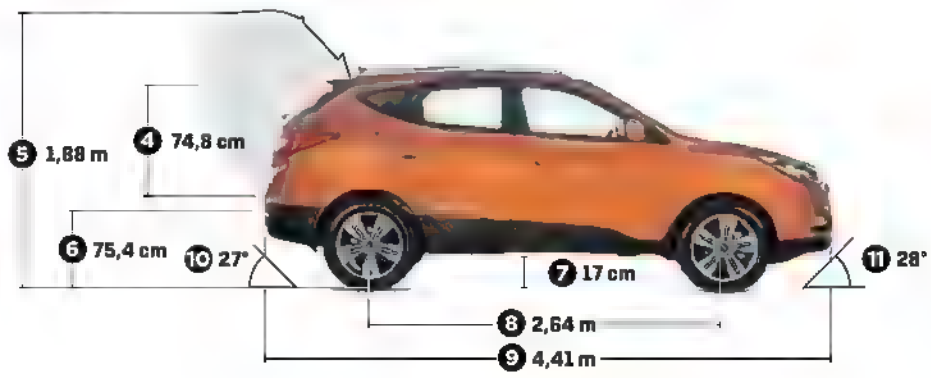
Porta-objetos **15**

Capacidade de carga **480 kg**

Capacidade do porta-malas **de 465 litros até 2.885 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 253**
20 mil km **R$ 738**
30 mil km **R$ 818**





DIVULGAÇÃO

HYUNDAI

NEW TUCSON

DE R$ 140.970 A 159.600

A revolução da linha Tucson, com etiqueta bem salgada. Esta terceira geração do SUV desembarcou no Brasil em novembro de 2016, após estrear no Salão de São Paulo. O utilitário foi lançado já com produção na fábrica de Anápolis (GO), que recebeu uma linha de robôs para soldagem da carroceria do ix35. Na comparação com os antecessores, não guarda semelhanças. O visual traz a identidade mais moderna da marca sul-coreana, com leds nos faróis e lanternas, e boa musculatura. O nível de tecnologias embarcadas deu um salto expressivo, assim como a mecânica, que traz um moderno 1.6 turbo acoplado a um câmbio de dupla embreagem e sete marchas. O problema é o preço, que subiu demais e coloca o novo Tucson em um patamar premium, onde antigamente quem atuava era o Santa Fe.

Desempenho do motor turbo e design exterior são envolventes

Encoreceu demais para não conflitar com os antecessores

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **8,8 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Dr ve) **4,7 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **26,8 m**

CONSUMO (Conpet)
Urbano **9,8 km/l**
Rodoviário **11,9 km/l**
Aut em estrada **737,8 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6, turbo, gasolina

POTÊNCIA
177 cv

TORQUE
27 kgfm

CÂMBIO
Automatizado de 7 marchas, tração dianteira

PESO
N/D

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol , sensíve ao toque

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 4.948

VERSÕES

GL 1.6 turbo G/AT
GLS 1.6 turbo G/AT
Limited 1.6 turbo G/AT

VERSÃO INDICADA
GLS 1.6 turbo G/AT

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

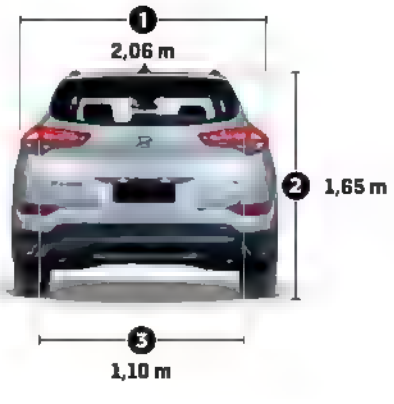
Cesta de peças **R$ 16.759**

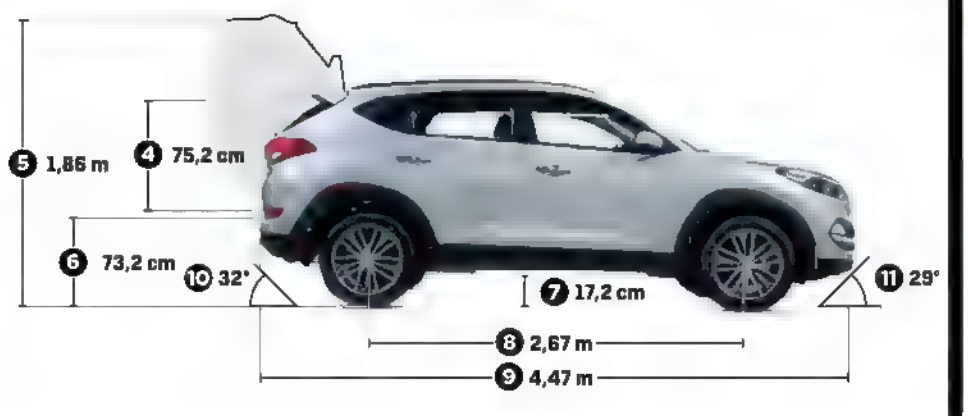
Porta-objetos **19**

Capacidade de carga **486 kg**

Capacidade do porta-malas **de 513 litros até 1.503 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 372**
20 mil km **R$ 764**
30 mil km **R$ 736**





MARCOS CAMARGO

JAC
T40
DE R$ 57.990 A 60.990

Com porte e preço de hatch aventureiro, o JAC T40 se destaca pelo nível de equipamentos. A construção e o acabamento são dos melhores vistos na marca, com direito a faixa de couro no painel. Há duas versões, a básica, de R$ 57.990, não traz itens como controle de cruzeiro, luzes de rodagem diurna de leds, sensor de luz, chave-canivete e câmera frontal capaz de gravar o seu percurso. Todos presentes na top de R$ 60.990, a mais recomendada. Se agrada em itens, o T40 fica devendo um pouco em desempenho. O motor 1.5 entrega seu torque em alta e você precisa recorrer ao câmbio para fazer o JAC embalar. Aventura com ele é apenas pelo asfalto. Além disso, a média do seguro chegou a R$ 6.476. Por outro lado, como em outros JAC, há uma curiosa revisão de 3 mil km (grátis) e a garantia de seis anos é a maior.

Preço o coloca entre os hatches compactos aventureiros

Alto valor do seguro está fora dos padrões do segmento

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12,1 s**

RETOMADA
60-100 km/h (4ª m) **12 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **26,7 m**

CONSUMO
Urbano **8,7 km/l**
Rodoviário **11,2 km/l**
Aut. em estrada **470 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.5, flex

POTÊNCIA
127/125 cv

TORQUE
15,7/15,5 kgfm

CÂMBIO
Manual de 5 marchas, tração dianteira

PESO
1.155 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
6 anos

SEGURO
R$ 6.476

VERSÕES

Pack 2 1.5 F/M
Pack 3 1.5 F/M

VERSÃO INDICADA
Pack 3 1.5 F/M

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

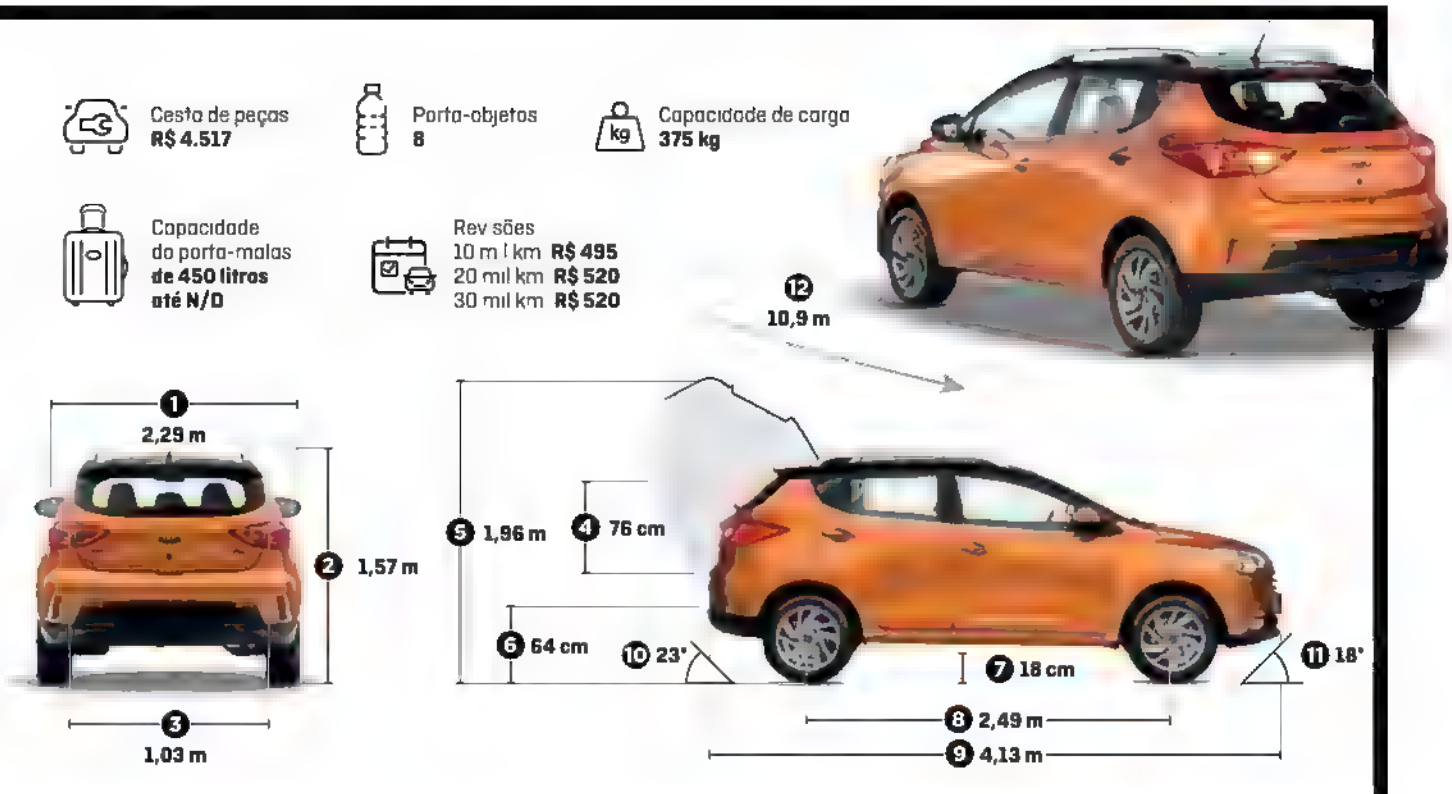
Cesto de peças **R$ 4.517**

Porta-objetos **8**

Capacidade de carga **375 kg**

Capacidade do porta-malas **de 450 litros até N/D**

Revisões
10 mil km **R$ 495**
20 mil km **R$ 520**
30 mil km **R$ 520**



DIVULGAÇÃO

Com visual elegante e preços competitivos para o CVT completo, o JAC T5 se destaca por ser um pouco maior que seus rivais diretos. O motor 1.5 não chega a ter performance arrebatadora: o manual vai de zero a 100 km/h em 12,7 s e o automático faz o mesmo em 13,5 s. Ao menos o espaço para quatro adultos é bom, tal como para cargas. Se você não faz questão do CVT, fique com o T40. Caso contrário, opte pelo T5 CVT mais completo. O pack de itens é bom, mas apenas o top vem com sistema multimídia de oito polegadas com espelhamento para celulares e câmera de ré. Sobre o futuro, o modelo deve passar apenas por um facelift e pode adotar o batismo T50 em 2018. A apólice de seguro é a mais barata entre os crossovers da marca chinesa.

Tamanho e espaço interno são superiores aos de concorrentes

Desempenho do motor 1.5 é inferior ao do mais leve T40

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **13,5 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **7,6 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **27,5 m**

CONSUMO
Urbano **8 km/l**
Rodoviário **10,3 km/l**
Autonomia estrada **463 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.5, flex

POTÊNCIA
127/125 cv

TORQUE
15,7/15,5 kgfm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

PESO
1.210 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
6 anos

SEGURO
R$ 3.474

VERSÕES

Pack 2 1.5 F/M
Pack 3 1.5 F/M
Pack 2 1.5 F/CVT
Pack 3 1.5 F/CVT

VERSÃO INDICADA
Pack 3 1.5 F/CVT

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

Cesta de peças **R$ 4.822**

Porta-objetos **11**

Capacidade de carga **425 kg**

12 **11 m**

Capacidade do porta-malas **de 600 litros até N/D**

Revisões
10 mil km, **R$ 485**
20 mil km **R$ 770**
30 mil km **R$ 770**

MARCOS CAMARGO

T6

O mais antigo crossover da JAC acabou ficando um pouco esquecido após o lançamento de seus primos menores. Ele ainda não ganhou a reestilização do S5 II apresentada na China, que o deixou mais próximo visualmente do T40, mas continua a agradar pelo preço. São pedidos R$ 69.990 para o básico, valor entre o T5 manual e o CVT, enquanto o porte é de médio (4,44 metros de comprimento e 2,64 m de entre-eixos). O top equipado com o Pack 3 traz itens como central multimídia, câmera de ré e barras longitudinais no teto. Diante dos concorrentes automáticos, oferecer apenas câmbio manual para o 2.0 16V de 160 cv é um vacilo grande. Em custos, a cesta de peças é mais salgada que nos compactos da JAC e a média do seguro chega a assustadores R$ 8 mil e requer pesquisa.

O preço de compacto ajuda o médio a se destacar no custo

Não ter câmbio automático atrapalha e o seguro é altíssimo

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12,1 s**

RETOMADA
60-100 km/h (4ª m) **12,3 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **29,5 m**

CONSUMO
Urbano **7,6 km/l**
Rodoviário **8,5 km/l**
Aut. em estrada **510 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0, flex

POTÊNCIA
160/155 cv

TORQUE
20,6/20 kgfm

CÂMBIO
Manual de 5 marchas, tração dianteira

PESO
1.460 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
6 anos

SEGURO
R$ 8.010

VERSÕES

Pack 2 2.0 F/M
Pack 3 2.0 F/M

VERSÃO INDICADA
Pack 3 2.0 F/M

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

12 11 m

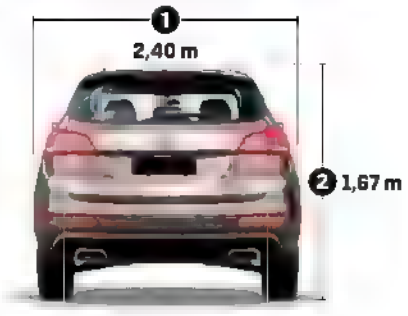
Cesta de peças **R$ 5.146**

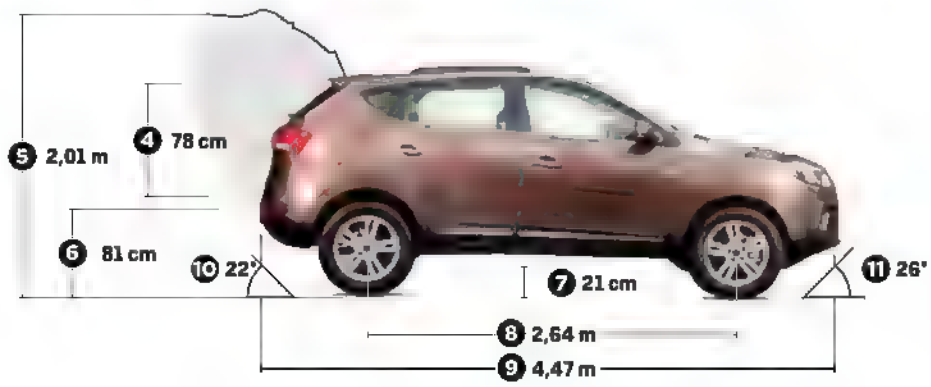
Porta-objetos **8**

Capacidade de carga **450 kg**

Capacidade do porta-malas **de 336 litros até N/D**

Revisões
10 mil km **R$ 580**
20 mil km **R$ 880**
30 mil km **R$ 1.075**





DIVULGAÇÃO

JEEP RENEGADE

DE R$ 74.490 A 129.990

Com ampla oferta de configurações (4x2 e 4x4) e dois motores no cardápio, o Renegade se mantém como um dos SUVs mais vendidos do Brasil. A cabine oferece materiais suaves ao toque e amplo espaço vertical para os ocupantes, mas o porta-malas destoa por comportar apenas 273 litros. Ao contrário do que o elevado consumo de combustível faz imaginar, falta fôlego ao motor 1.8 16V flex, já que o Jeep é consideravelmente pesado – uma pena que as versões com propulsor turbodiesel e tração integral custem a partir de R$ 117.990. A lista de equipamentos é bem recheada, porém, a central multimídia com tela de cinco polegadas é pequena quando comparada à concorrência. O valor da apólice de seguro é um dos mais baixos do segmento.

Boa oferta de equipamentos e acabamento interno caprichado

Motor 1.8 16V flex tem fraco desempenho e consumo elevado

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12,7 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **7,1 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **29,7 m**

CONSUMO
Urbano **5,6 km/l**
Rodoviário **10,9 km/l**
Aut. em estrada **654 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.8, flex

POTÊNCIA
139/135 cv

TORQUE
19,3/18,8 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

PESO
1.440 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
5 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.037

VERSÕES

Custom 1.8 F/M
Sport 1.8 F/M
Sport 1.8 F/A
Longitude 1.8 F/A
Limited 1.8 F/A
Night Eagle 1.8 F/A
Custom 2.0 D/A
Sport 2.0 D/A
Longitude 2.0 D/A
Night Eagle 2.0 D/A
Limited 2.0 D/A
Trailhawk 2.0 D/A

VERSÃO INDICADA
Longitude 1.8 16V F/A

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

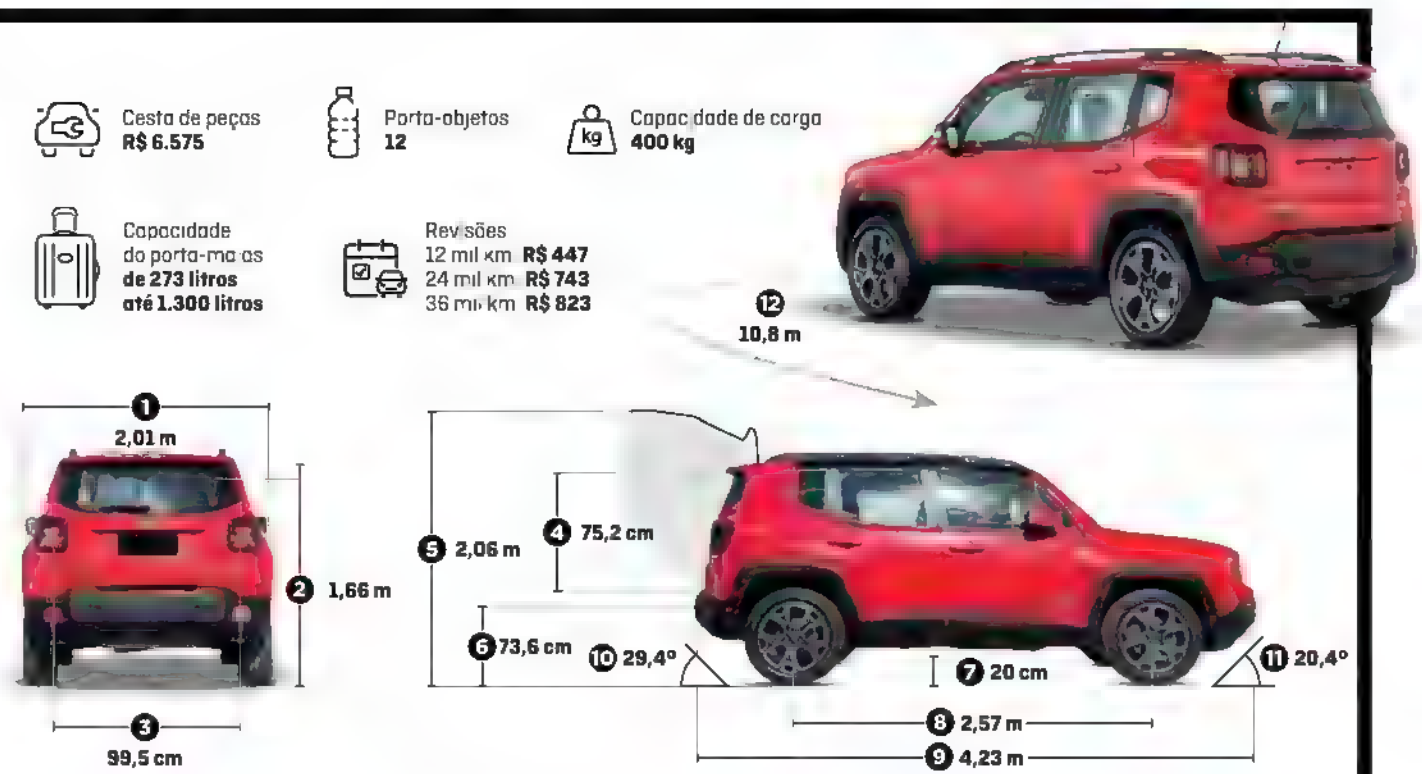
Cesta de peças **R$ 6.575**

Porta-objetos **12**

Capacidade de carga **400 kg**

Capacidade do porta-malas **de 273 litros até 1.300 litros**

Revisões
12 mil km **R$ 447**
24 mil km **R$ 743**
36 mil km **R$ 823**



FABIO ARO

JEEP

COMPASS

DE R$ 107.990 A 161.990

Fabricado em Goiana (PE), o Compass é um sucesso de vendas e, da geração anterior, só restou o nome. Bem equipado desde a configuração de entrada, o modelo já oferece ar-condicionado de duas zonas, rodas de liga leve aro 18 e chave presencial desde as versões intermediárias. Assim como acontece com o "irmão menor" Renegade – com quem divide a plataforma –, a motorização menos potente é apática, comprometendo desempenho e o consumo de combustível. Fazendo jus à proposta familiar, o Jeep é confortável e espaçoso, com direito a porta-malas de razoáveis 410 litros. Em relação à manutenção, as primeiras revisões têm preços convidativos, mas fique atento à cesta de peças, que é tão cara quanto em alguns veículos premium.

Bem recheado de equipamentos e amplo espaço na cabine

Além da cesta de peças muito cara, o motor 2.0 flex é beberrão

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,6 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **6,4 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **30,3 m**

CONSUMO
Urbano **5,3 km/l**
Rodoviário **10,7 km/l**
Aut. em estrada **642 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0 flex

POTÊNCIA
166/159 cv

TORQUE
20,5/19,9 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

PESO
1.546 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,4 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 4.372

VERSÕES

Sport 2.0 F/A
Longitude 2.0 F/A
Limited 2.0 F/A
Longitude 2.0 D/A
Limited 2.0 D/A
Trailhawk 2.0 D/A

VERSÃO INDICADA
Longitude 2.0 F/A

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

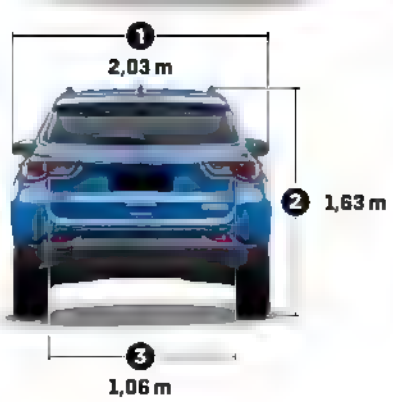
Cesta de peças **R$ 20.026**

Porta-objetos **12**

Capacidade de carga **400 kg**

Capacidade do porta-malas **de 410 litros até 1.191 litros**

Revisões
12 mil km **R$ 356**
24 mil km **R$ 752**
36 mil km **R$ 843**



DIVULGAÇÃO

Um dos importados mais vendidos no Brasil, o Kia Sportage ficou maior e mais completo na nova geração. Pena ter mantido o motor 2.0 aspirado flex, que chegou ao Brasil em 2012. Para se ter uma ideia, a montadora teve de diminuir a potência do SUV – maneira mais fácil de se adequar aos limites de consumo e emissões. O painel tem bom acabamento e a ergonomia é boa. A suspensão do tipo McPherson na dianteira e independente multibraços na traseira garantem conforto de rodagem. Apesar da diferença de R$ 27 mil, a versão topo de linha é a que vale a pena, já que é a única a ter teto panorâmico, chave-canivete, banco do motorista com ajuste elétrico, controle de tração e estabilidade, entre outros itens.

Bom espaço interno e acabamento refinado ampliam conforto

Motor 2.0 flex chegou no Brasil em 2012 e merecia uma reforma

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **10,7 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **5,7 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **26 m**

CONSUMO
Urbano **6 km/l**
Rodoviário **7,5 km/l**
Aut. em estrada **465 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0, flex

POTÊNCIA
167/156 cv

TORQUE
20,2/18,8 kgfm

CÂMBIO
Automática de 6 marchas, tração dianteira

PESO
1.710 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 4.212

VERSÕES

LX 2.0 F/A
EX 2.0 F/A

VERSÃO INDICADA
EX 2.0 F/A

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

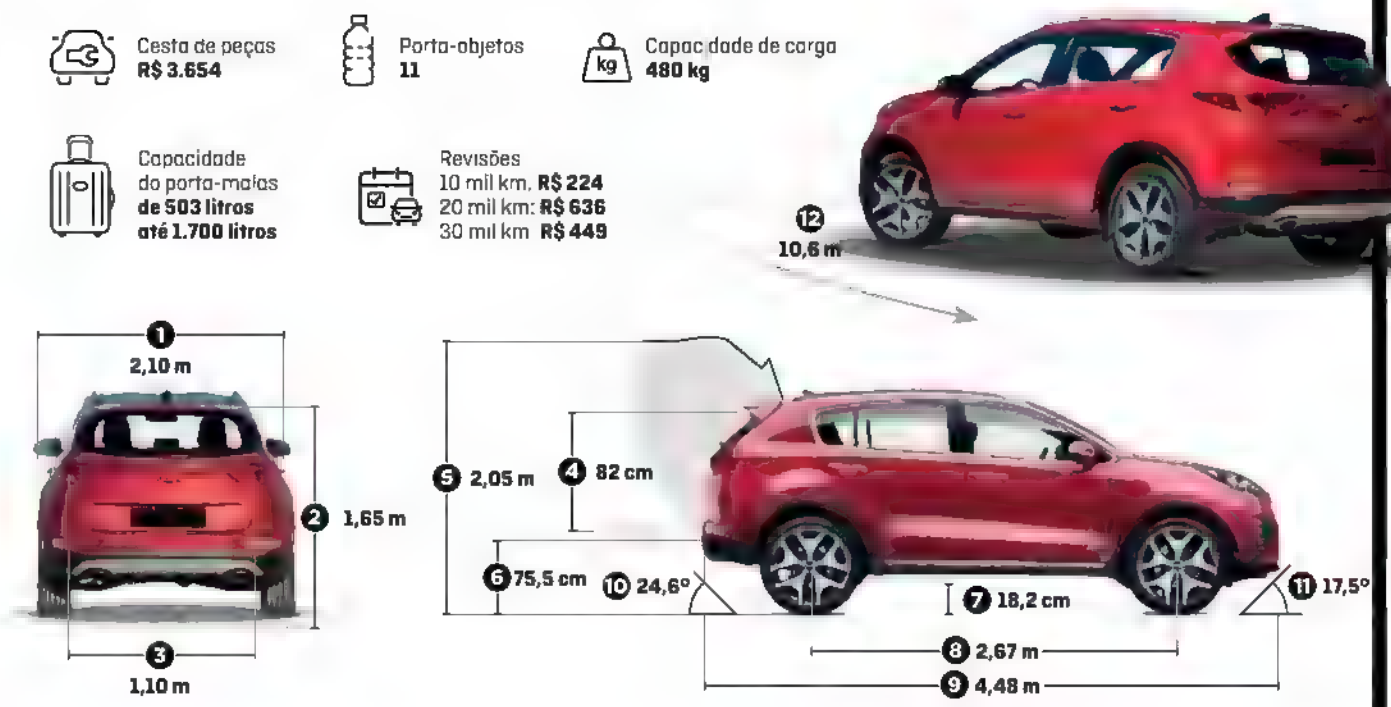
Cesta de peças **R$ 3.654**

Porta-objetos **11**

Capacidade de carga **480 kg**

Capacidade do porta-malas **de 503 litros até 1.700 litros**

Revisões
10 mil km: **R$ 224**
20 mil km: **R$ 636**
30 mil km: **R$ 449**



DIVULGAÇÃO

X60

Recém-reestilizado, o Lifan X60 se destaca por ter passado a oferecer câmbio CVT de série na versão VIP, de R$ 77.990. A configuração de entrada, Talent, tem apenas transmissão manual, mas é justamente a que mais vale a pena, pois tem um preço competitivo para o segmento. Por fora, a principal diferença fica por conta das rodas de liga leve de aro 17 no mais barato e de 18 polegadas no top, além do teto solar. O acabamento recebeu detalhes que imitam couro no painel e portas, mas ainda deve encaixe melhor. Ao menos o espaço interno é bom. O ajuste dinâmico também deveria ser aperfeiçoado, a direção é pesada em manobras e o motor exige altos giros para animar. Se é barato por um lado, o X60 desagrada pelo seguro, sempre acima dos R$ 7 mil nas seguradoras contactadas.

A oferta de câmbio CVT e o facelift tornaram o X60 mais atraente

O acabamento interno e o desempenho estão aquém do esperado

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **13,1 s**

RETOMADA
60-100 km/h (4ª m) **13,7 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **28,5 m**

CONSUMO
Urbano **8,6 km/l**
Rodoviário **10,2 km/l**
Aut. em estrada **561 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.8, gasolina

POTÊNCIA
128 cv

TORQUE
16,8 kgfm

CÂMBIO
Manual de 5 marchas, tração dianteira

PESO
1.330 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 10.587

VERSÕES

Talent 1.8 G/M
VIP 1.8 G/CVT

VERSÃO INDICADA
Talent 1.8 G/M

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

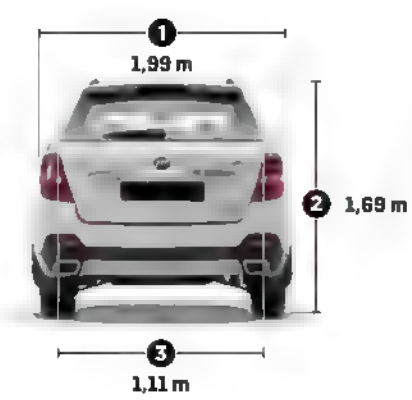
Cesta de peças **R$ 4.212**

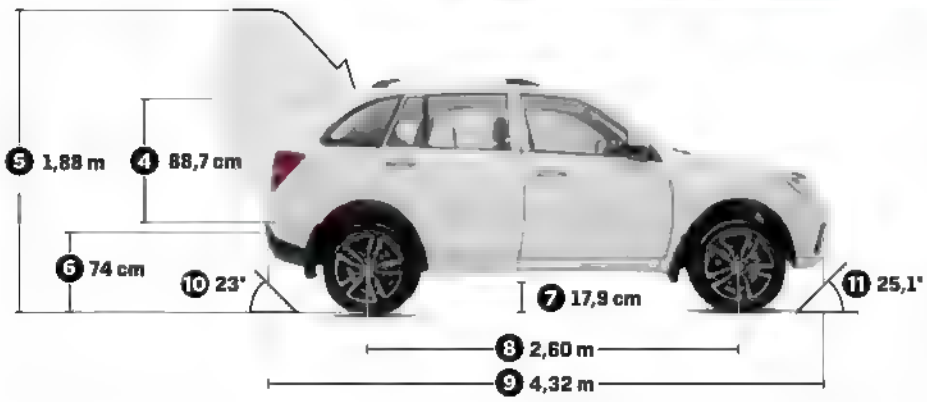
Porta-objetos **8**

Capacidade de carga **375 kg**

Capacidade do porta-malas **de 425 litros até 1.700 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 301**
20 mil km **R$ 486**
30 mil km **R$ 704**





DIVULGAÇÃO

Na prática, o crossover ainda é compacto, mas é inegável a evolução da segunda geração: o espaço é bom para quatro adultos altos e o porta-malas chega a 450 litros. A versão mais vendida é a equipada com motor 1.5 tricilíndrico, a que recomendamos para quem não deseja pegar uma terra eventual. Até porque mesmo a versão Cooper S All4 não curte muito o off-road. Mas a pequena diferença de preços nos leva a indicar o Cooper S 2.0 turbo, capaz de imprimir mais emoção por R$ 167.950, sem perder em economia. É uma pena que itens prosaicos para a classe sejam cobrados separadamente, caso dos bancos de couro, que chegam a adicionar R$ 2 mil ao preço já salgado.

Espaço interno, porta-malas e conforto de rodagem evoluíram

Tração 4x4 All4 é algo que vem apenas na versão Cooper S

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **7,4 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **4,3 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **25,2 m**

CONSUMO
Urbano **8,5 km/l**
Rodoviário **14,3 km/l**
Aut. em estrada. **729 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0, turbo, gasolina

POTÊNCIA
192 cv

TORQUE
28,6 kgfm

CÂMBIO
Automático de 8 marchas
tração integral

PESO
1.510 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
2 anos

SEGURO
R$ 5.359

VERSÕES

Cooper 1.5 G/A
Cooper S 2.0 G/A
Cooper S All4 G/A

VERSÃO INDICADA
Cooper S

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

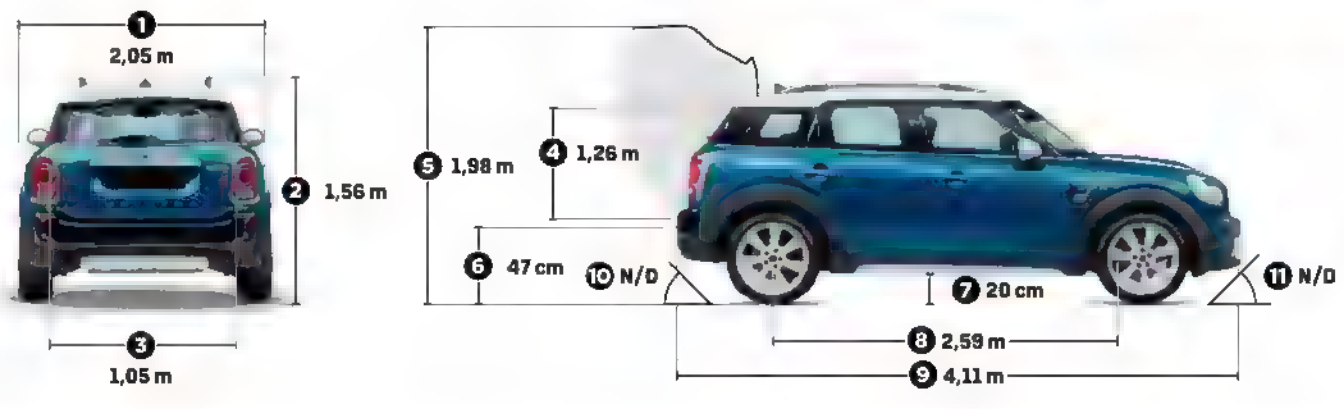
Cesta de peças **R$ 13.593**

Porta-objetos **12**

Capacidade de carga **590 kg**

Capacidade do porta-malas **de 450 litros até 1.309 litros**

Revisões
10 mil km, **R$ 660**
20 mil km **R$ 1.400**
30 mil km **R$ 660**



DIVULGAÇÃO

MITSUBISHI

ASX

DE R$ 102.490 A 128.490

O crossover desembarcou no Brasil em 2011, foi nacionalizado há quatro anos – quando passou a ser produzido em Catalão (GO) – e reestilizado no fim de 2016. Apesar do polêmico visual, mantém o motor 2.0 16V flex associado ao câmbio CVT (exceto na configuração "lameira" Outdoor, disponível só com transmissão manual e tração dianteira). O projeto já está envelhecido, como evidenciam os elevados 1.480 kg do conjunto e o diminuto espaço interno, com apenas 359 litros de porta-malas. Ao longo do tempo, o ASX recebeu alguns incrementos, como a central multimídia com tela de 6,75 polegadas e espelhamento via Apple CarPlay ou Android Auto. Nas versões mais caras, o ASX é recheado com até sete airbags, chave presencial e bancos revestidos de couro.

Oferece tração integral e sete airbags de série nas versões mais caras

Projeto antigo, tem consumo ruim e cobra um preço elevado

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,5 s (fabricante)**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **N/D**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **N/D**

CONSUMO (Conpet)
Urbano **6,8 km/l**
Rodoviário **8,6 km/l**
Aut. em estrada **516 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0 flex

POTÊNCIA
170/160 cv

TORQUE
23/22 kgfm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

PESO
1.480 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
6,75 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.829

VERSÕES

4x2 2.0 F/CVT
Outdoor 2.0 F/M
AWD 2.0 F/CVT
AWD 2.0 F/CVT completo

VERSÃO INDICADA
AWD 2.0 F/CVT

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

Cesta de peças **R$ 6.711**

Porta-objetos **10**

Capacidade de carga **550 kg**

Capacidade do porta-malas **de 359 litros até 1.193 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 625**
20 mil km **R$ 652**
30 mil km **R$ 652**

DIVULGAÇÃO

MITSUBISHI

OUTLANDER

DE R$ 144.990 A 205.990

Nas configurações mais caras, o Outlander se destaca por oferecer três fileiras de bancos, tecnologias avançadas – a exemplo do controle de velocidade adaptativo e do assistente de permanência em faixa –, além da eficiente motorização 2.2 turbodiesel com 165 cv de potência e 36,7 kgfm de torque. Sem o mesmo "brilho" dos outros conjuntos mecânicos, a versão de entrada deixa evidente algumas falhas do modelo, como a falta de porta-objetos na cabine e o porta-malas de compactos 370 litros. Com desempenho e médias de consumo razoáveis, o SUV tem como principal argumento a lista de equipamentos, que inclui teto solar e sete airbags no modelo "mais barato". Pesa contra a relação custo-benefício, os altos preços da cesta de peças e da apólice de seguro.

Teto solar e sete airbags são itens de série em todas as versões

Não há sistemas semiautônomos nas versões mais caras

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,1 s (fabricante)**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **N/D**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **N/D**

CONSUMO (Conpet)
Urbano **10,4 km/l**
Rodoviário **12,1 km/l**
Aut. em estrada **726 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0, gasolina

POTÊNCIA
160 cv

TORQUE
20,1 kgfm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

PESO
1.515 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
6,75 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 5.124

VERSÕES

2.0 G/A
Comfort 2.0 G/A
Diesel 2.2 D/A
GT com FTP 3.0 G/A
Diesel com FTP 2.2 D/A

VERSÃO INDICADA
Comfort 2.0 G/A

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

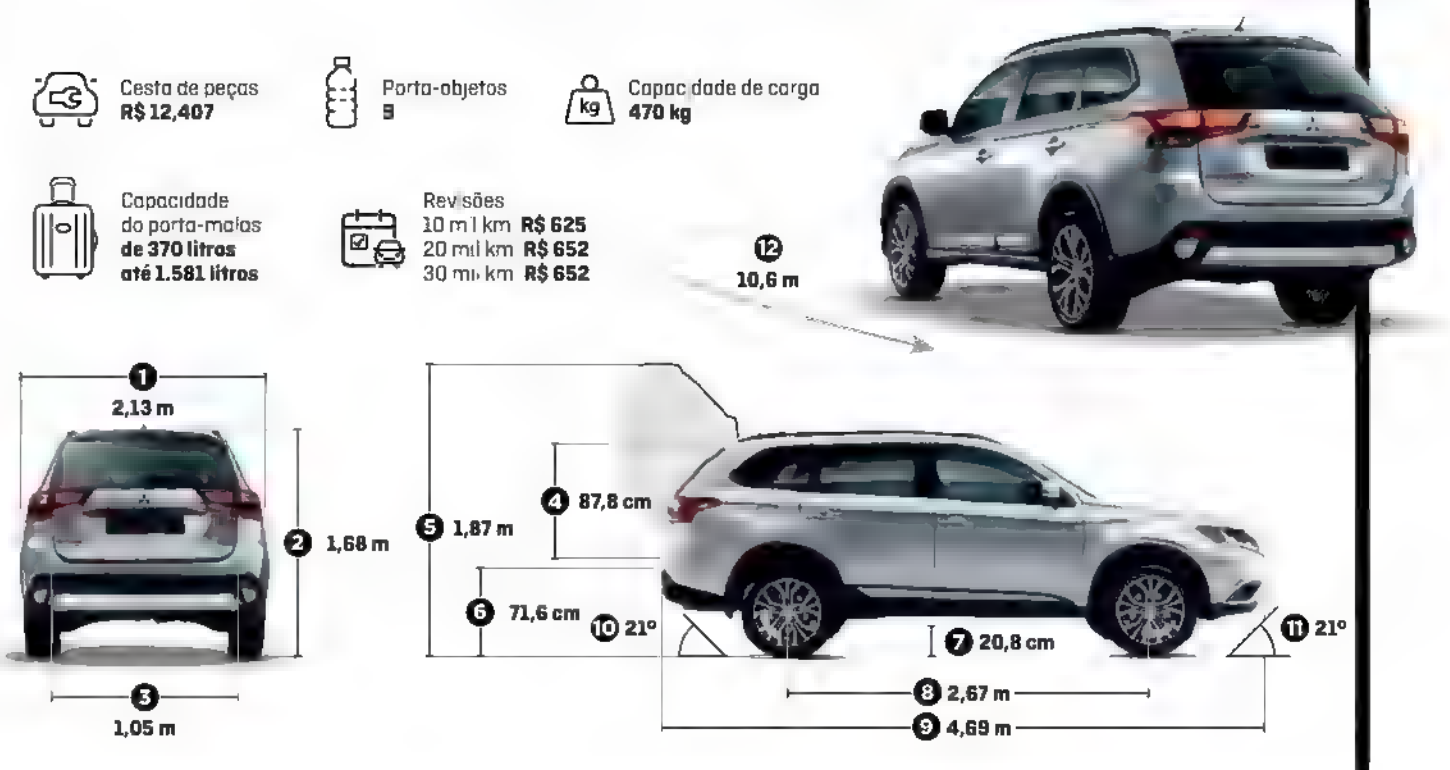
Cesta de peças **R$ 12.407**

Porta-objetos **5**

Capacidade de carga **470 kg**

Capacidade do porta-malas **de 370 litros até 1.581 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 625**
20 mil km **R$ 652**
30 mil km **R$ 652**



DIVULGAÇÃO

NISSAN KICKS

Carro oficial dos Jogos Rio 2016, o Kicks nasceu no México, mas com alma brasileira. Desde o lançamento, a Nissan já o tratava como nacional. A produção em Resende (RJ) só começou em julho de 2017, quase um ano depois. E veio para potencializar as vendas do modelo, que ganhou volume, novas versões e conteúdos. Entre os compactos, é um dos mais modernos. Tem recursos como sistema de frenagem automática e câmera 360º, ainda uma exclusividade na categoria. O espaço interno é quase idêntico ao do Honda HR-V. O único porém é a mecânica. O motor 1.6 flex aspirado dá conta, pela leveza da carroceria, mas deixa a desejar em desempenho. O câmbio CVT ajuda no consumo, mas não imprime dinamismo. Mesmo assim, a condução é das melhores e coloca o Kicks como referência.

O baixo peso e o rodar equilibrado são aspectos marcantes

Uma opção mais forte de motor e controle de estabilidade fazem falta

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,6 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **6,9 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **27,6 m**

CONSUMO
Urbano **7,5 km/l**
Rodoviário **10,4 km/l**
Aut. em estrada **426,4 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6, flex

POTÊNCIA
114 cv

TORQUE
15,5 kgfm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

PESO
1.109 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.447

VERSÕES

S 1.6 F/M
S 1.6 F/CVT
SV 1.6 F/CVT
SL 1.6 F/CVT

VERSÃO INDICADA
SV 1.6 F/CVT

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

12 10,2 m

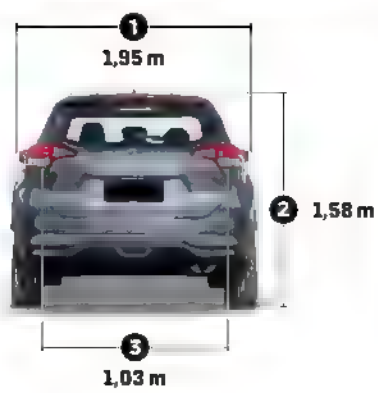
Cesta de peças **R$ 3.970**

Porta-objetos **16**

Capacidade de carga **448 kg**

Capacidade do porta-malas **de 432 litros até N/D**

Revisões
10 mil km **R$ 410**
20 mil km **R$ 565**
30 mil km **R$ 410**



FABIO ARO

A grande cartada da marca para o Brasil. Depois de alguns anos sem sucesso nas vendas, a Peugeot trouxe para cá o 2008, projeto europeu lançado em 2013, no Salão de Genebra, e que estreou em solo brasileiro dois anos depois, em abril de 2015. Lançado em meio à crise econômica, o SUV não decolou, mas vendeu bem e só não surfou ondas maiores porque a marca cometeu um vacilo: lançou o 2008 sem opção de câmbio automático na versão topo de linha com motor 1.6 turbo, e com a velha transmissão automática de quatro marchas nos modelos 1.6 aspirados. O equívoco só foi revertido em 2017, com o lançamento da caixa automática de seis marchas. Sorte que o utilitário ainda é projeto moderno e tem virtudes como o estiloso painel i-Cockpit e a cabine bem arrematada.

Design moderno e o painel i-Cockpit são pontos altos

Dimensões compactas perante alguns rivais diretos

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **6,9 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **28,4 m**

CONSUMO
Urbano **6,6 km/l**
Rodoviário **9,3 km/l**
Aut. em estrada **511,5 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6, flex

POTÊNCIA
122/115 cv

TORQUE
16,4/15,5 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

PESO
1.183 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.107

VERSÕES

Allure 1.6 F/M
Allure 1.6 F/A
Griffe 1.6 F/M
Griffe 1.6 F/A
Griffe 1.6 THP F/A
Crossway 1.6 F/A

VERSÃO INDICADA
Griffe 1.6 F/A

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

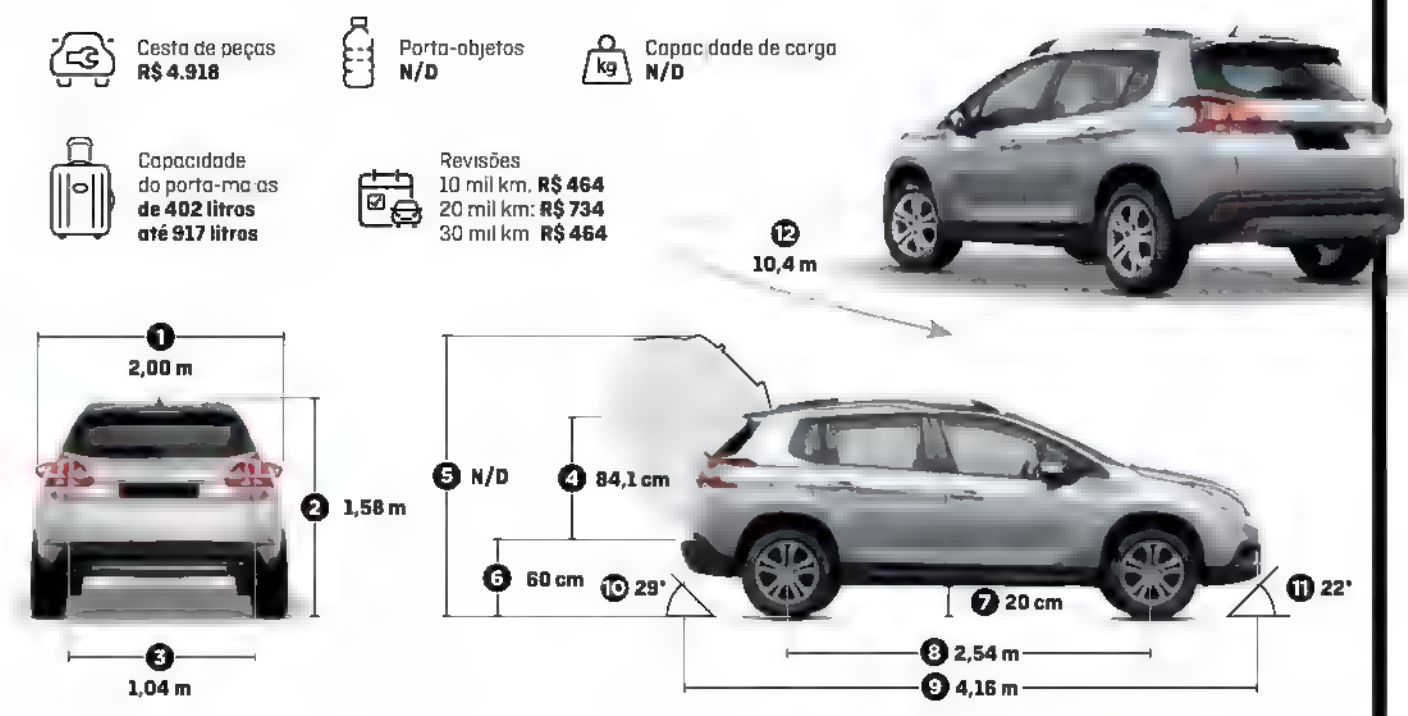
Cesta de peças **R$ 4.918**

Porta-objetos **N/D**

Capacidade de carga **N/D**

Capacidade do porta-malas **de 402 litros até 917 litros**

Revisões
10 mil km: **R$ 464**
20 mil km: **R$ 734**
30 mil km: **R$ 464**



MARCOS CAMARGO

É o suprassumo da marca francesa. Originalmente era uma minivan, mas a Peugeot percebeu o sucesso dos SUVs e transformou o 3008 em um vistoso utilitário. Salvo um ou outro elemento de design, não há semelhança com o anterior. Os traços e características de SUV estão realçados, muito embora o novo 3008 seja absolutamente urbano. A tração é dianteira e as enormes rodas de aro 19 reforçam o apetite pelo asfalto. O motor 1.6 turbo cumpre bem a missão de empurrar a máquina, que se destaca não só pela beleza, mas também pelo refinamento da cabine, uma das mais chiques. O modelo traz ainda vasto conteúdo eletrônico, incluindo massageadores nos bancos dianteiros, carregador Wireless para smartphones e a segunda geração do i-Cockpit, com os instrumentos projetados em uma tela.

Design exterior e cabine impecável são referências

Mecânica turbo tem bons números, mas só bebe gasolina

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **9,4 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **4,9 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **25,3 m**

CONSUMO
Urbano **8,8 km/l**
Rodoviário **15,6 km/l**
Aut. em estrada **826,8 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6 turbo, gasolina

POTÊNCIA
165 cv

TORQUE
24,5 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

PESO
1.567 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 4.700

VERSÕES

Griffe 1.6 THP G/A

VERSÃO INDICADA
Griffe 1.6 THP G/A

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

Cesta de peças **R$ 11.645**

Porta objetos **N/D**

Capacidade de carga **N/D**

Capacidade do porta-malas **de 521 litros até N/D**

Revisões
10 mil km **R$ 496**
20 mil km **R$ 800**
30 mil km **R$ 496**

DIVULGAÇÃO

Com visual moderno, o Captur ganhou câmbio CVT em meados de 2017. Com seis marchas virtuais, a caixa continuamente variável é suave e faz uma boa dupla com o motor 1.6 16V. Pena faltar fôlego, principalmente em retomadas. O design da cabine poderia ser tão elegante quanto o exterior – a Renault abusa do plástico rígido. A tela sensível ao toque de sete polegadas é fácil de operar e integra sistema de som, telefone, GPS e Bluetooth. A versão indicada possui itens como quatro airbags, controles de estabilidade e de tração, partida por botão e chave presencial, ar digital, câmera de ré, sensores de chuva, luz e obstáculos, controle de cruzeiro e volante de couro com comandos do rádio e telefone. O consumo não surpreende: 5,9 km/l na cidade e 9,8 km/l na estrada com etanol.

Espaço interno e design exterior são marcantes no modelo

Falta fôlego para o 1.6 e o acabamento na cabine poderia ser melhor

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12,8 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **7,1 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **26 m**

CONSUMO
Urbano **5,9 km/l**
Rodoviário **9,8 km/l**
Aut. em estrada **490 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6, flex

POTÊNCIA
120/118 cv

TORQUE
16,2 kgfm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

PESO
1.286 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 2.521

VERSÕES

Zen 1.6 F/M
Zen 1.6 F/CVT
Intense 1.6 F/CVT
Intense 2.0 F/A

VERSÃO INDICADA
Intense 1.6 F/CVT

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

Cesta de peças **R$ 4.341**

Porta-objetos **10**

Capacidade de carga **449 kg**

Capacidade do porta-malas **de 437 litros até 1.410 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 471**
20 mil km **R$ 471**
30 mil km **R$ 471**

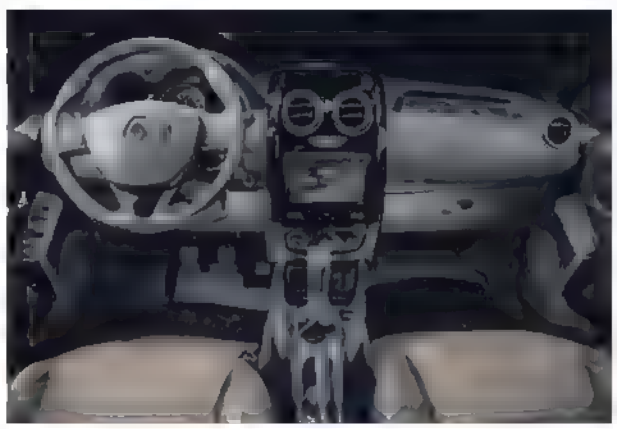
FABIO ARO

RENAULT

DUSTER

DE R$ 69.490 À 75.590

Uma nova geração do Duster foi apresentada no Salão de Frankfurt deste ano, mas não veremos o modelo tão cedo por aqui. A previsão é apenas para 2019. Enquanto a novidade não chega, o SUV da Renault continua a ser uma boa opção para quem precisa de amplo espaço interno. Em junho de 2017, o SUV ganhou controles eletrônicos de tração e estabilidade, assistente de partida em rampa de série, além do inédito câmbio Xtronic CVT, também adotado no Captur. O modelo ainda oferece sistema multimídia com tela sensível ao toque, Bluetooth, GPS, câmera de ré e sensor de obstáculos traseiros. Só não espere por um ótimo consumo. O Renault faz 7 km/l na cidade e 9,2 km/l na estrada com etanol quando equipado com o câmbio manual de cinco marchas.



Bom espaço interno e lista de série recheada são destaques

Acabamento modesto e consumo acima da média do segmento

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,3 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **11 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **26,9 m**

CONSUMO
Urbano **7 km/l**
Rodoviário **9,2 km/l**
Aut. em estrada **460 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6, flex

POTÊNCIA
120/118 cv

TORQUE
16,2 kgfm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

PESO
1.214 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 2.844

VERSÕES

Expression 1.6 F/M
Expression 1.6 F/CVT
Dakar 1.6 F/M
Dakar 2.0 F/A
Dakar 2.0 F/M 4x4
Dynamique 1.6 F/M
Dynamique 1.6 F/CVT
Dynamique 2.0 F/M
Dynamique 2.0 F/A
Dynamique 2.0 F/M 4x4

VERSÃO INDICADA
Dynamique 1.6 F/M

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

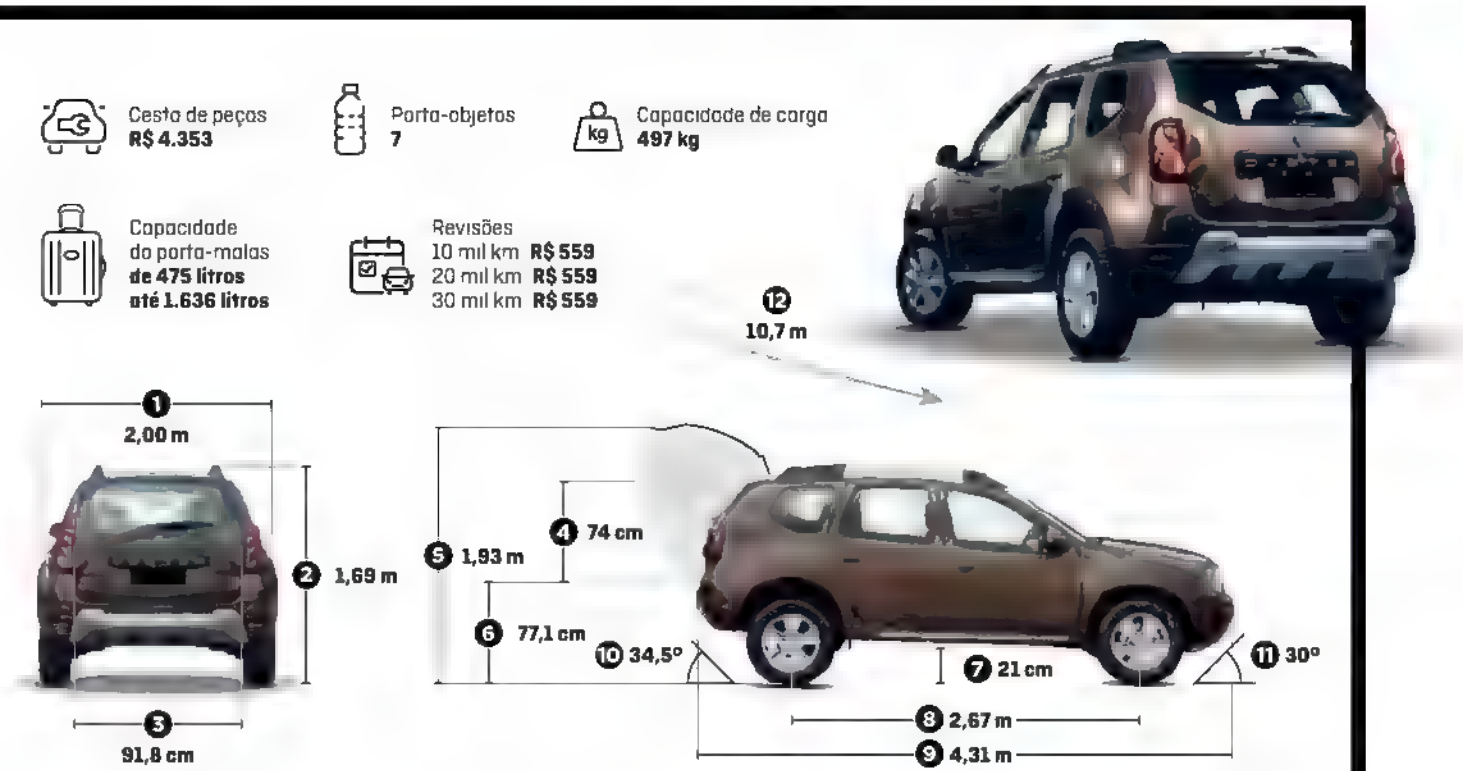
Cesta de peças **R$ 4.353**

Porta-objetos **7**

Capacidade de carga **497 kg**

Capacidade do porta-malas **de 475 litros até 1.636 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 559**
20 mil km **R$ 559**
30 mil km **R$ 559**



FABIO ARO

SUBARU

FORESTER

DE R$ 131.990 A 159.600

Um clássico moderno da marca, o Forester estreou em 1997 no Japão, sobre a plataforma do médio Impreza. Desde então, ganhou vários prêmios e indicações mundo afora, por oferecer condução apurada, com os tradicionais motores boxer e tração integral. A partir da segunda geração (2003), trocou a caixa automática de quatro marchas por uma transmissão do tipo CVT, cultuada pelos fabricantes nipônicos. É um SUV discreto, porém, de visual elegante, robusto e moderno. A cabine tem alta qualidade de construção e o modelo, por vender menos que a média do segmento, é pouco visado por bandidos. Atualmente, está em sua quarta geração, lançada no Brasil em 2015, em meio à crise econômica. Isso afetou sua performance em vendas, que nunca foi das melhores por aqui.

Versão turbo tem o desempenho que se espera de um Subaru

Design interno é conservador e faltam itens de série modernos

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **7 s**
(fabricante)

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **N/D**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **N/D**

CONSUMO (Conpet)
Urbano **9,2 km/l**
Rodoviário **12,8 km/l**
Aut. em estrada **768 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
2.0 turbo, gasolina

POTÊNCIA
240 cv

TORQUE
35,7 kgfm

CÂMBIO
CVT, tração dianteira

PESO
1.502 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 4.983

VERSÕES

S 2.0 G/CVT
XT 2.0 G/CVT

VERSÃO INDICADA
XT 2.0 G/CVT

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

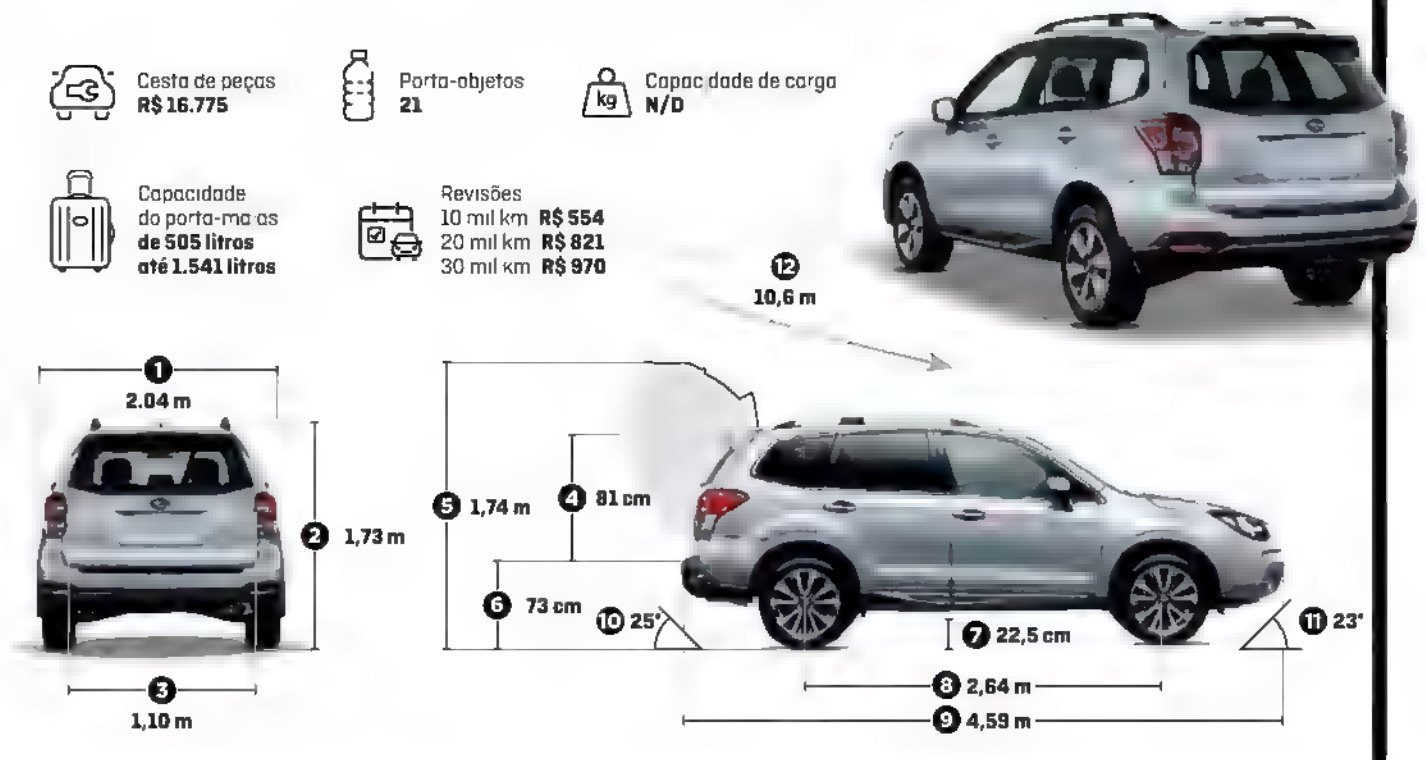
Cesta de peças **R$ 16.775**

Porta-objetos **21**

Capacidade de carga **N/D**

Capacidade do porta-malas **de 505 litros até 1.541 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 554**
20 mil km **R$ 821**
30 mil km **R$ 970**



DIVULGAÇÃO

JIMNY

DE R$ 68.890 A 75.290

O Jimny é pequeno, mas não tem nada de crossover urbano. A construção é tradicional, com cabine sobre chassi, tal como as suspensões por eixo rígido. A tração é traseira, com 4x4 e reduzida temporários. No asfalto, as suspensões saltitam e o desempenho na pista é de 1.0: foram 15,1 s de zero a 100 km/h, mas o diâmetro de giro é pequeno e a visibilidade ótima. A praticidade é comprometida pelo espaço restrito a quatro passageiros e pelo pequeno porta-malas com tampa lateral, que exige mais de um metro para ser aberta. Lançado no Brasil em 1998, o Suzuki está desatualizado em estilo e mecânica, uma nova geração é aguardada para o ano que vem. Mas se você quer um jipinho para chamar de cabrito montanhês, ele pode ser a saída, especialmente na versão 4All, a mais em conta.

A capacidade off-road é inversamente proporcional ao tamanho

O projeto de quase 20 anos entrega a idade em vários pontos

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **15,1 s**

RETOMADA
60-100 km/h (4ª m) **15,6 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **37,5 m**

CONSUMO
Urbano **9,9 km/l**
Rodoviário **12,1 km/l**
Aut. em estrada **484 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.3, gasolina

POTÊNCIA
85 cv

TORQUE
11,2 kgfm

CÂMBIO
Manual de cinco marchas, tração dianteira

PESO
1.090 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
N/D

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.546

VERSÕES

4All 1.3 G/M
4Sport 1.3 G/M
4Work 1.3 G/M
4Work Off-road 1.3 G/M

VERSÃO INDICADA
4All 1.3 G/M

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

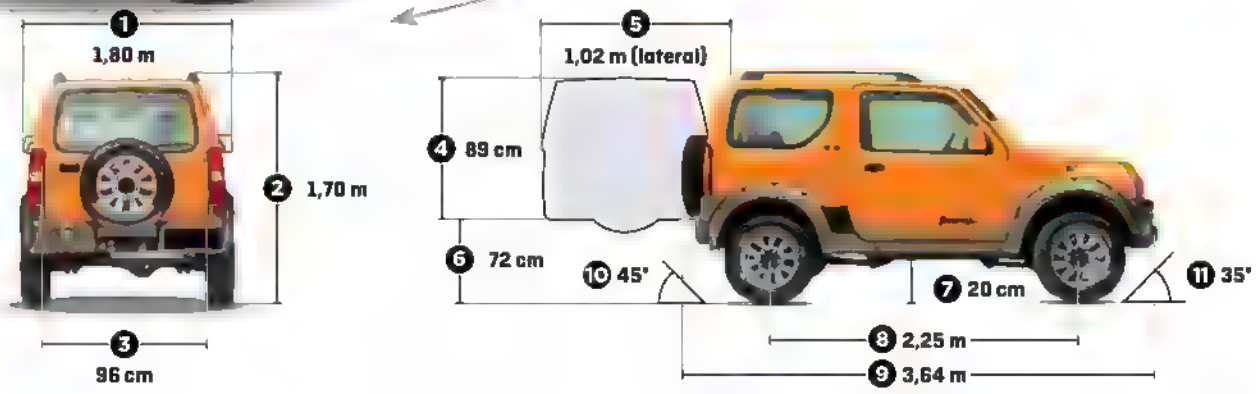
Cesta de peças **R$ 5.102**

Porta-objetos **8**

Capacidade de carga **330 kg**

Capacidade do porta-malas **de 113 litros até 324 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 494**
20 mil km **R$ 593**
30 mil km **R$ 522**



DIVULGAÇÃO

SUZUKI

S-CROSS

DE R$ 95.990 A 115.990

Recentemente reestilizado, o S-Cross ganhou uma grade frontal meio pesada para o conjunto, mas o mais interessante está atrás dela: a opção de motor 1.4 BoosterJet, lançado no Brasil no Vitara. A motorização deu vida ao crossover, que continua a agradar pelo acabamento e pelo espaço interno. Só que o alto valor pedido no 1.4 turbo mais em conta (R$ 109.990) acaba nos levando a recomendar o mais pacato 1.6 4You, bem equipado e capaz de dar um desempenho correto. O S-Cross é uma opção mais para o asfalto do que o Vitara, embora os ângulos off-road sejam parecidos e o S-Cross também tenha a tração Allgrip integral adaptativa, que repassa a força para a traseira quando necessário. O espaço e porta-malas são um pouco maiores. O maior problema é a cesta de peças, bem mais cara que a do Vitara.

O espaço interno e a praticidade são pontos fortes no crossover

As versões com motor turbo poderiam ser mais baratos

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12,5 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **7,6 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **23,6 m**

CONSUMO
Urbano **8,7 km/l**
Rodoviário **11,3 km/l**
Aut. em estrada. **531 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.6, gasolina

POTÊNCIA
126 cv

TORQUE
16,7 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas tração dianteira

PESO
1.170 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.965

VERSÕES

4You 1.6 G/A
4 Style 1.4 turbo G/A
4Style 1.4 turbo Allgrip G/A

VERSÃO INDICADA
4You 1.6 G/A

SUVÔMETRO

1 Largura sem os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

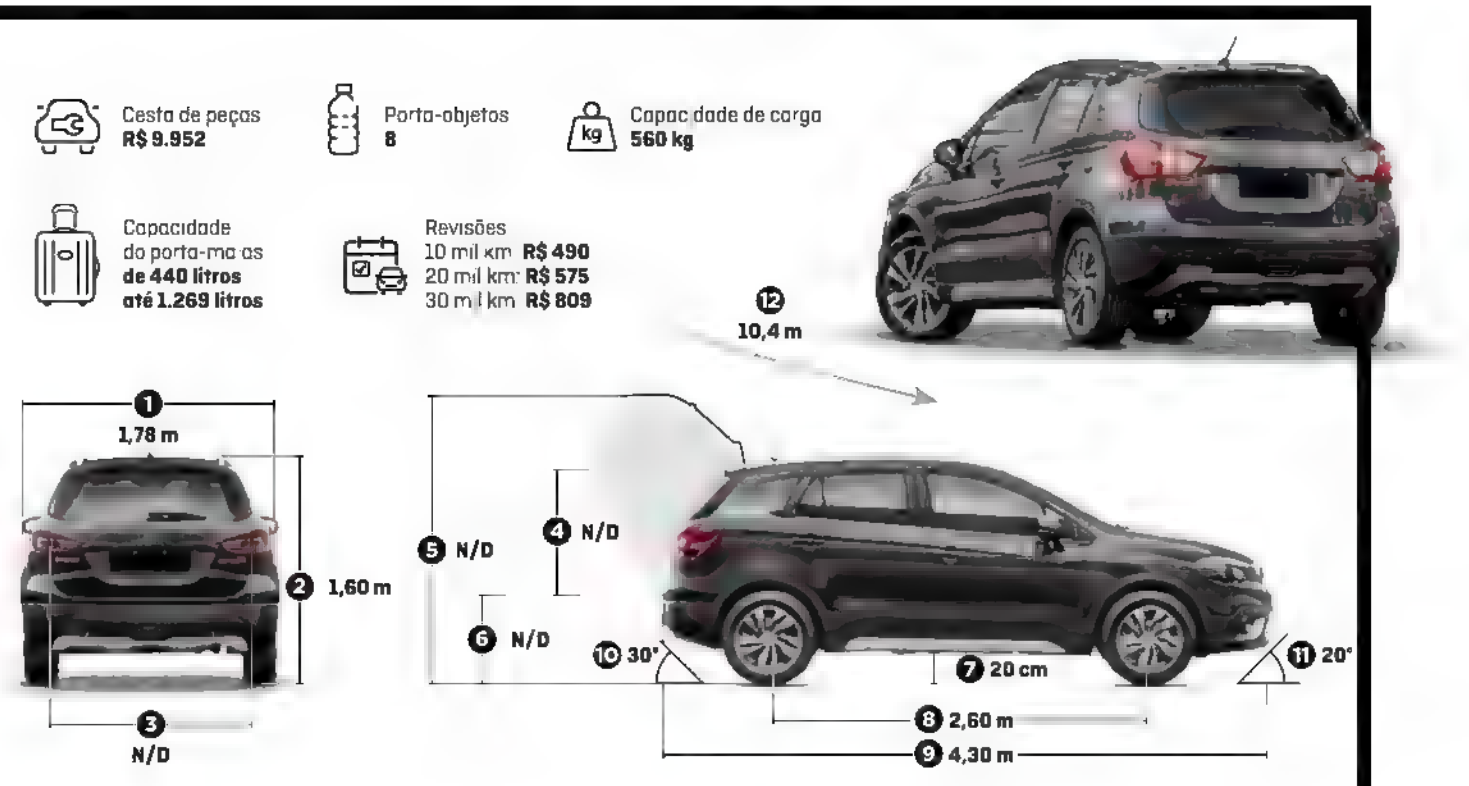
Cesta de peças **R$ 9.952**

Porta-objetos **8**

Capacidade de carga **560 kg**

Capacidade do porta-malas **de 440 litros até 1.269 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 490**
20 mil km **R$ 575**
30 mil km **R$ 809**



DIVULGAÇÃO

SUZUKI

VITARA

DE R$ 79.590 A 114.990

Após tirar o Grand Vitara de linha, o Vitara se tornou o principal jipinho da Suzuki. Ele é bem diferente do antepassado, pois conta com tração dianteira nas configurações básicas e aposta em motores 1.6 aspirado e 1.4 turbo, no lugar do antigo 2.0. Quer saber? Fique com o 1.4 BoosterJet, a diferença de preço de R$ 15 mil do 4Sport Allgrip em relação ao 4You 1.6 4x4 é justificada pelo desempenho e economia de combustível. A etiqueta de R$ 114.990 do mais caro representa um valor salgado para um crossover compacto. Contudo, o Suzuki anda tão forte quanto o VW Golf 1.4 TSI e percorreu 16,3 km/l com gasolina entre cidade e estrada. O porém é a proximidade do facelift, flagrado por **Autoesporte** na Europa e previsto para 2018. E a cabine é menor que a do Gran Vitara.

Desempenho acima da média e economia de combustível unidos

Acabamento interno é muito simples para a faixa de preço

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **8,2 s**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **4,4 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **24,1 m**

CONSUMO
Urbano **13,5 km/l**
Rodoviário **19,1 km/l**
Aut. em estrada **897 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.4 turbo, gasolina

POTÊNCIA
146 cv

TORQUE
23,5 kgfm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

PESO
1.235 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
10 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.839

VERSÕES

4A 1.6 G/M
4A 1.6 G/A
4You 1.6 G/A
4You 1.6 G/A Allgrip
4Sport 1.4 G/A
4Sport 1.4 G/A Allgrip

VERSÃO INDICADA
4Sport Allgrip G/A

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

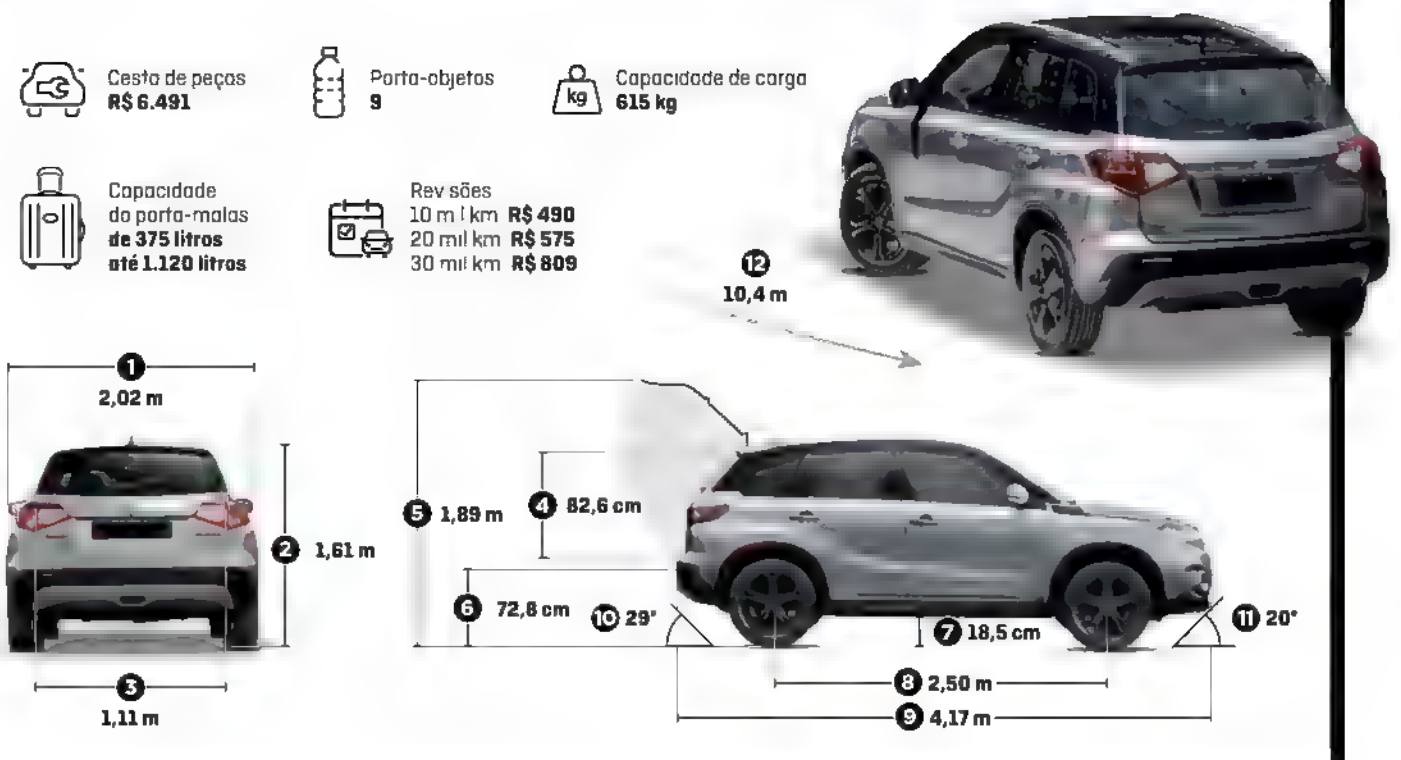
Cesto de peças **R$ 6.491**

Porta-objetos **9**

Capacidade de carga **615 kg**

Capacidade do porta-malas **de 375 litros até 1.120 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 490**
20 mil km **R$ 575**
30 mil km **R$ 809**



DIVULGAÇÃO

Por R$ 128.994, o Troller T4 pode parecer muito caro para o que oferece. Não há airbag duplo frontal e outros confortos. Contudo, o utilitário faz o que poucos conseguem na terra. Os eixos são rígidos à frente e atrás, o motor 3.2 turbodiesel da Ranger esbanja torque e há reduzida. Se você trocar os pneus mistos por lameiros, poucos obstáculos serão capazes de deter o jipe. O câmbio é sempre manual de seis marchas e a aceleração de zero a 100 km/h se dá em 11,5 s. Os ângulos de ataque e de saída são de 51 graus, os maiores deste guia. A capacidade off-road implica na maior distância do solo e o porta-malas é pequeno e requer 90 cm livres para acesso. Pelo lado mais sensível, o Troller tem um custo baixo de seguro para um diesel e também tem manutenção acessível.

Capacidade off-road é extraordinária com pneus lameiros

Dispensar airbags a esse altura não é justificável

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,5 s**

RETOMADA
60-100 km/h (4ª m) **6,7 s**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **29,5 m**

CONSUMO
Urbano **9,2 km/l**
Rodoviário **10,7 km/l**
Aut. em estrada **663 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
3.2 turbo, diesel

POTÊNCIA
200 cv

TORQUE
47,9 kgfm

CÂMBIO
Manual de 6 marchas, tração integral

PESO
2.140 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
N/D

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 5.150

VERSÕES

Única

VERSÃO INDICADA
Única

SUVÔMETRO

1 Largura com os retrovisores
2 Altura
3 Largura do vão do porta-malas
4 Altura do vão do porta-malas
5 Espaço para abertura do porta-malas
6 Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7 Altura em relação ao solo
8 Entre-eixos
9 Comprimento
10 Ângulo de saída
11 Ângulo de entrada
12 Diâmetro de giro

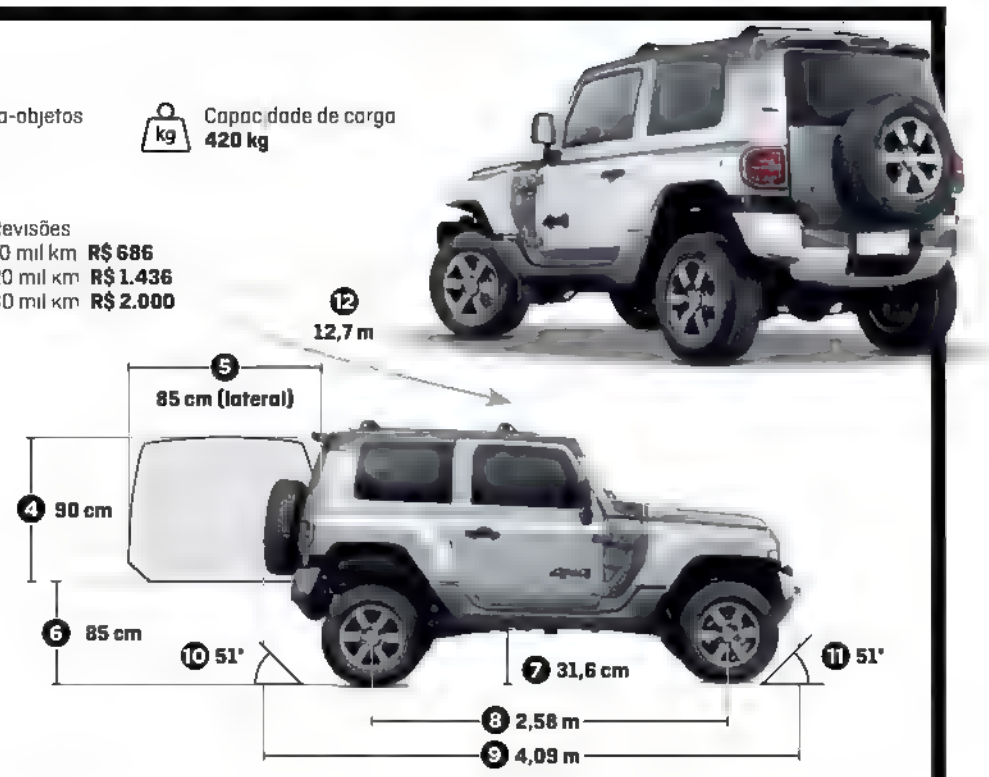
Cesta de peças **R$ 4.664**

Porta-objetos **4**

Capacidade de carga **420 kg**

Capacidade do porta-malas **de 134 litros até 558 litros**

Revisões
10 mil km **R$ 686**
20 mil km **R$ 1.436**
30 mil km **R$ 2.000**



DIVULGAÇÃO

Apesar de aquecido e repleto de novidades, o segmento de SUVs possui "dinossauros" – como é o caso do Tiguan, que estreou para nós em 2009. Desde então, o modelo trocou de motor (de 2.0 turbo de 200 cv para 1.4 turbo de 150 cv), recebeu uma leve reestilização e deu lugar a uma nova geração em outros países. Por aqui, o modelo deverá sobreviver por mais algum tempo e dividirá espaço nas concessionárias com a nova geração alongada para acomodar até sete pessoas. Ainda há qualidade que o tempo não apagou, como o ótimo desempenho, consumo de combustível moderado, excelente acabamento interno e boa dirigibilidade. Mas pesa contra os elevados preços de seguro e cesta de peças. Vale lembrar que, em breve, a VW lançará o T-Cross no Brasil, com porte semelhante ao do veterano.

Motor eficiente e bom acabamento interno são os principais virtudes

Projeto já ultrapassado e design insosso destoam dos rivais

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **9,2 s (fabricante)**

RETOMADA
60-100 km/h (Drive) **N/D**

FRENAGEM
80 - 0 km/h **N/D**

CONSUMO *(Conpet)*
Urbano **10,1 km/l**
Rodoviário **11,6 km/l**
Aut. em estrada **736 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.4, turbo, gasolina

POTÊNCIA
150 cv

TORQUE
25,5 kgfm

CÂMBIO
Automatizado de 6 marchas, tração dianteira

PESO
1.501 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
6,5 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 5.095

VERSÕES

1.4 TSI G/AT

VERSÃO INDICADA
1.4 TSI G/AT

SUVÔMETRO

1. Largura com os retrovisores
2. Altura
3. Largura do vão do porta-malas
4. Altura do vão do porta-malas
5. Espaço para abertura do porta-malas
6. Altura da base do porta-malas em relação ao solo
7. Altura em relação ao solo
8. Entre-eixos
9. Comprimento
10. Ângulo de saída
11. Ângulo de entrada
12. Diâmetro de giro

Cesta de peças **R$ 12.936**

Porta-objetos **N/D**

Capacidade de carga **559 kg**

Capacidade do porta-malas **de 470 litros até 1.035 litros**

Revisões
10 mil km: **R$ 213**
20 mil km: **R$ 748**
30 mil km: **R$ 478**

DIVULGAÇÃO

RANKING

Um guia que se preze tem de oferecer um ranking elaborado, e para este especial **Autoesporte** criou não apenas um, mas dez pódios que apontam os melhores SUVs. Elencamos os aspectos que consideramos os mais importantes para o consumidor. Quais os mais fáceis de manobrar? Quais oferecem os melhores consumos? E o desempenho? Quanto custam as revisões? Confira abaixo os utilitários que, por uma virtude ou outra, se sobrepuseram aos rivais e são as referências do nosso Suvômetro.

Aceleração

1º Mini Countryman (7,4 segundos)
2° Suzuki Vitara (8,2 segundos)
3° Hyundai New Tucson (8,8 segundos)
4° Peugeot 3008 (9,4 segundos)
5° Chevrolet Tracker (9,6 segundos)

Economia de combustível

1º Suzuki Vitara (16,3 km/l)
2° Peugeot 3008 (12,2 km/l)
3° Mini Countryman (11,4 km/l)
4° Suzuki Jimny (11 km/l)
5° Suzuki S-Cross (10 km/l)

Frenagem

1º Suzuki S-Cross (23,6 metros)
2° Suzuki Vitara (24,1 metros)
3° Honda HR-V (24,9 metros)
4° Mini Countryman (25,2 metros)
5° Peugeot 3008 (25,3 metros)

Conectividade

1º Chevrolet Equinox
2° Ford EcoSport
3° Nissan Kicks
4° Suzuki Vitara
5° Peugeot 3008

Porta-malas

1º Jac T5 (600 litros)
2° Peugeot 3008 (521 litros)
3° Subaru Forester (505 litros)
4° Kia Sportage (503 litros)
5° Renault Duster (475 litros)

Praticidade do porta-malas

1º Honda HR-V
2° Peugeot 3008
3° Mini Countryman
4° Volkswagen Tiguan
5° Subaru Forester

Seguro

1º Hyundai Creta (R$ 2.425)
2° Renault Captur (R$ 2.521)
3° Ford Ecosport (R$ 2.762)
4° Renault Duster (R$ 2.844)
5° Jeep Renegade (R$ 3.037)

Cesta de peças

1º Kia Sportage (R$ 3.654)
2° Nissan Kicks (R$ 3.970)
3° Ford Ecosport (R$ 4.087)
4° Lifan X60 (R$ 4.212)
5° Renault Captur (R$ 4.341)

Facilidade de manobra

1º Nissan Kicks
2° Suzuki Jimny
3° Peugeot 2008
4° Suzuki Vitara
5° Ford EcoSport

Revisões

1º Honda HR-V (R$ 1.245)
2° Kia Sportage (R$ 1.309)
3° Hyundai Creta (R$ 1.327)
4° Chevrolet Tracker (R$ 1.368)
5° Chevrolet Equinox (R$ 1.368)

ÉPOCA

Temer indica Raquel Dodge, segunda da lista tríplice, como nova procuradora-geral da República

Subprocuradora teve 587 votos entre seus pares e obteve o aval de setores ligados ao Palácio do Planalto

O GLOBO

Novelão

ARTE NO RIO

Três milhões buscam vagas há 2 anos ou mais

NA ROTA DO ROUBO

As raízes da violência no Rio

Esses lates são verdadeiras mansões flutuantes

AUTO ESPORTE

SUPERGUIA

AUTOMÁTICOS

ATÉ R$ 70 MIL

QUAL COMPRAR

Destaques | Fácil de navegar | Últimas edições | Leitura off-line | Melhor experiência de leitura

Cadastre-se em **globomais.com.br** e experimente **30 dias grátis**

Baixar na App Store

DISPONÍVEL NO Google Play

APRESENTADO POR ESTILO

FIAT TORO FREEDOM 1.8 16V AT6 | R$ 90.990*

Melhorou quanto?

Apresentada há quase dois anos, a Fiat Toro já recebeu muitos "puxões de orelha" – de **Autoesporte** e dos próprios donos – por conta do apetite insaciável (principalmente com o beberrão 1.8 16V flex de 139 cv de potência e 19,3 kgfm de torque, sempre com câmbio automático de seis marchas). Para recomeçar com o "pé direito", a linha 2018 fez novas promessas antes de chegar às concessionárias: menos consumo de combustível e mais fôlego para acelerar. Será?

Como você pode ver pelas fotos, o visual continua exatamente igual. Para falar a verdade, isso é até bom, já que muita gente ainda gira a cabeça para ver o modelo nas ruas – e, é claro, os atuais proprietários agradecem por continuar com a garagem atualizada. Afinal, o lançamento foi em fevereiro de 2016 e, só agora, o restante da marca começou a adotar o estilo inaugurado pelo utilitário.

Por causa da tão esperada reforma sob o capô, o desempenho melhorou um pouco: na nossa pista de testes, foram 13,7 segundos para chegar aos 100 km/h, contra os eternos 14,4 segundos anteriores. O casamento entre o propulsor da versão de entrada e o câmbio automático de seis marchas já não parece tão apático quanto antes. Só não confunda as coisas: o modo de condução Sport, considerado a principal novidade na gama, está mais para efeito placebo do que para milagre eletrônico.

O mesmo vale para a função Start&Stop, que desativa o motor automaticamente em paradas, mas foi insuficiente para reduzir o consumo de combustível. Aliás, a picape está ainda mais beberrona: de 5,5 km/l na cidade e 9,9 km/l na estrada, chegou a péssimos 5,3 km/l e 9,5 km/l, respectivamente. As médias são tão ruins, que perdem por pouco do 2.4 16V de 186 cv, que vai de zero a 100 km/h em 10,3 segundos e faz 5,2 km/l no trajeto urbano.

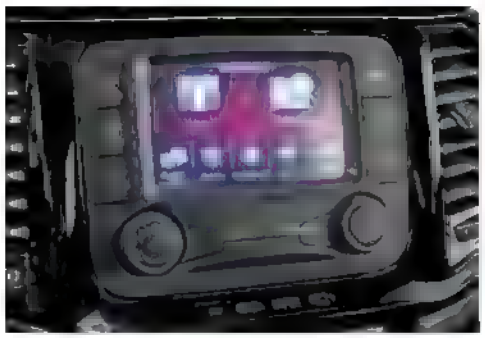
Além de (praticamente) inaugurar o segmento de médias-compactas, o modelo da Fiat oferece uma sensação ao volante digna de SUV, com banco em posição elevada, visibilidade de torre de comando e direção elétri-

GABRIEL AGUIAR
(gaguiar@edglobo.com.br)

Sensação ao volante é digna de SUV, com direção elétrica e suspensão independente na traseira.

Consumo está ainda pior do que antes e faltam equipamentos de série que justifiquem o preço da versão de entrada

DIVULGAÇÃO



ca bem ajustada. Também há mais espaço interno do que na adaptada concorrente Duster Oroch. Com tantas qualidades, é uma pena que o pedal de freio tenha o acerto "borrachudo" típico dos carros norte-americanos.

Por outro lado, a excelente suspensão, com direito ao refinado sistema independente multilink na traseira, continua digna de elogios. Confortável e capaz de absorver boa parte dos buracos, o conjunto não compromete em nada a estabilidade. E se você já dirigiu modelos maiores, como Chevrolet S10 e Toyota Hilux, conhece bem a sensação de traseira flutuando quando não há cargas na caçamba. Na Toro, isso simplesmente não existe.

Na cabine, a qualidade do acabamento ainda está abaixo dos outros modelos feitos em Goiana (PE) – no Renegade e no Compass, há partes emborrachadas e suaves ao toque –, mas se mantém anos-luz à frente da rival da Renault. Para o motorista, além dos ajustes de altura do banco, há regulagens de altura e de profundidade da coluna de direção. E os passageiros nem precisam sentir inveja, já que sobra espaço na segunda fileira.

Quem quiser central multimídia com tela de cinco polegadas e câmera de ré, ar digital com duas zonas, rodas de liga leve aro 16, faróis de neblina, grade cromada, maçanetas pintadas na cor da carroceria, iluminação da caçamba, sensor de chuva e acendimento automático dos faróis terá que desembolsar R$ 9.123 pelo pacote Road. Achou caro? Então, você não vai nem acreditar que o sistema opcional com tela sensível ao toque de 6,2 polegadas, leitor de DVD e TV digital custa R$ 3.065!

Agora, há monitoramento da pressão dos pneus, aletas e indicador para trocas de marchas, capota marítima e volante revestido de couro com comandos de rádio de série em todas as versões. No fim das contas, a Toro continua sendo uma excelente picape, mas vacila em pontos importantes – e que continuam sem solução. Infelizmente, quem esperava um conjunto mais econômico terá que continuar com os dedos cruzados.

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **13,7 s**
0 - 400 m **19 s**
0 - 1.000 m **35 s**
Vel. a 1.000 m **148 km/h**
Vel. real a 100 km/h **89 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **6 s**
60-100 km/h (D) **8 s**
80-120 km/h (D) **10 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **45,6 m**
80 - 0 km/h **27,4 m**
60 - 0 km/h **16,4 m**

CONSUMO
Urbano **5,3 km/l**
Rodoviário **9,5 km/l**
Média **7,4 km/l**
Aut. em estrada **570 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1,8, 16V, comando simples, flex

POTÊNCIA
139/135 cv a 5.750 rpm

TORQUE
19,3/18,8 kgfm a 3.750 rpm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
215/65 R16

DIMENSÕES
Compr. **4,91 m**
Largura **1,84 m**
Altura **1,73 m**
Entre-eixos **2,99 m**

TANQUE
60 litros

CAPACIDADE DE CARGA
650 kg (fabricante)

PESO
1.619 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
5 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 4.961

SEGURO***
R$ 2.682

REVISÕES
10 mil km **R$ 356**
20 mil km **R$ 652**
30 mil km **R$ 620**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito para choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pelo Sou.cedo Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

TESTAMOS

LEXUS | **R$ 700.000**

Hospitalidade *japonesa*

LEXUS DESAFIA ALEMÃES DE LUXO COM TECNOLOGIA HÍBRIDA, TEMPERO ORIENTAL E MORDOMIAS PARA O BANCO DE TRÁS

MARCUS VINICIUS GASQUES (mgasques@edglobo.com.br)

Lançamento de carro é motivo de tensão para fabricantes. Após muito dinheiro ser investido, chega a hora de enfrentar o julgamento do mercado. Antes, porém, é preciso passar pelo crivo da imprensa especializada, e jornalista sabe ser bem chato. A equipe fica ansiosa para que os atributos dinâmicos do carro sejam percebidos, e convidam a uma volta em belas paisagens. "Acelerem, sintam a força do motor, a estabilidade, desfrutem das maravilhas eletrônicas", convidam os orgulhosos projetistas e engenheiros. Shin Maezawa, não.

Gerente do grupo da Lexus responsável por bancos e cintos de segurança, o engenheiro fez um convite entusiasmado aos jornalistas para testar o banco de trás do novo Lexus LS. Então vamos dar uma boa volta, e confirmar se vale trocar o posto do motorista pelo que Maezawa chamou de "assento VIP". A divisão de alto luxo do grupo Toyota estreou em 1989 nos EUA, país que, com o Canadá, compra 80% dos Lexus produzidos. Bom motivo para a nova geração ser apresentada no Salão de Nova York em abril, e lançada em setembro na Califórnia. **Autoesporte** estava lá para conferir.

Nessa quinta geração do LS, os designers da Lexus acertaram a mão na combinação de um sedã quatro portas com o perfil de um cupê. Mas o destaque em estilo fica mesmo por conta da dianteira, onde a polêmica e hipnótica grade frontal forma um conjunto agressivo com os faróis e luzes de condução diurna em forma de um "Z" estilizado. Montado sobre a nova plataforma GA-L, exclusiva para os modelos de luxo do grupo, o carro também está 1,5 centímetro mais baixo, o capô do motor desceu 3 cm e a tampa do porta-malas, 4 cm. O resultado é uma silueta mais esportiva, compondo com as rodas de 20 polegadas da unidade avaliada.

A versão escolhida para teste nas estradas da Califórnia foi a 500h, híbrido que chega ao Brasil no segun-

Trabalho combinado do V6 a combustão interna e dois motores elétricos entrega performance de motor V8 com a promessa de economia de combustível

O padrão de luxo é alto, o modelo só fica devendo algum tempero esportivo quando comparado a concorrentes como Mercedes Classe S da e BMW Série 7

*Preço mínimo estimado

DIVULGAÇÃO

ESTILO OUSADO

Bem diferente do perfil mais conservador da marca-mãe Toyota, a Lexus aposta na arrojada grade dianteira como assinatura de design

do trimestre de 2018. Em nome da redução de consumo e emissões, esse LS valoriza o motor V6. No caso do híbrido, o seis cilindros 3.5 conta com injeção direta de gasolina e trabalha com dois motores elétricos alimentados por bateria de íon-lítio. O conjunto resulta 359 cavalos de potência a 6.600 rpm. Segundo a Lexus, o carro acelera de zero a 100 km/h em 5,4 segundos na versão com tração nas rodas traseiras. A empresa não divulga o torque máximo do motor.

Na prática, o trabalho dos motores garante condução agradável em diferentes condições de demanda: suave no tráfego urbano, estimulante onde é permitido acelerar um pouco mais. O sistema de transmissão automática do carro também é um híbrido, solução complexa que tira o melhor da eletrônica para administrar o que seriam duas caixas CVT (transmissão continuamente variável) trabalhando juntas. Complexo demais? O motorista não deve ter a menor preocupação em entender o sistema. Basta acelerar e desfrutar a eficiência do câmbio, que simula muito bem a troca de dez marchas e garante uma condução bem agradável.

A suspensão do LS 500h é multibraços tanto no eixo dianteiro como no traseiro, com bom compromisso entre estabilidade e conforto. A Lexus informa que o centro de gravidade está mais baixo, a distribuição de peso foi melhorada e a carroceria ganhou maior rigidez torcional nessa geração. O que se percebe no comando da direção elétrica é a ótima estabilidade que permite alguma ousadia nas curvas.

Há ainda recursos de apoio à condução e segurança, como controle automático de velocidade, tração, estabilidade, alertas de saída da faixa, colisão dianteira e traseira, ponto cego e, naturalmente, freios ABS com discos nas quatro rodas. Segurança para quem está do lado de fora do carro: sistemas de pré-colisão incluem alerta quando há risco de atropelamento, que intervém na direção e no freio após checar outros veículos ao redor do carro. Se um atropelamento ocorre, o capô do carro eleva-se cinco centímetros para reduzir danos à vítima.

Condição bem mais corriqueira e tranquila: ao manobrar quando mal se entra em uma vaga mais apertada, as imagens da câmara 360 graus surgem automaticamente na tela. Uma das inovações mais bacanas nos recentes sistemas de auxílio ao motorista. Outro destaque no rodar do LS 500h é o silêncio. Não só quando os motores elétricos tracionam o carro, mas também por conta do controle ativo que neutraliza frequências produzidas pelo motor e sutilezas como as câmaras nas rodas de liga leve projetadas para reduzir o ruído de rodagem.

O interior futurista traz tela central de 12,3 polegadas do multimídia – GPS, câmeras e entretenimento – e painel digital de oito polegadas. O head up display exibe velocidade e dados de navegação, entre outras, com muita clareza, e ajuda a manter distância segura do veículo à frente. A tela não é sensível ao toque, usa-se a superfície no console central. E o seletor de modo de condução foi deslocado para junto ao volante.

A superfície sensível ao toque junto ao câmbio substitui o touchscreen da tela

Recursos de direção semi-autônoma ficam à mão do motorista

GASOLINA E ELETRICIDADE

LS chega ao Brasil só na versão híbrida

DIVULGAÇÃO

Motorista pode ver como os motores V6 e elétricos movem o carro

Forração da porta é inspirada nas artes do origâmi e do vidro Kiriko

Bancos de trás garantem muito espaço, regulagens elétricas e opções de massagem

Tela central de 12,3" reúne informações sobre o carro, navegação e entretenimento

Todo equipado, o LS 500h entrega *omotenashi*, hospitalidade japonesa que a Lexus diz amalgamar o projeto. Além de couro e revestimento esmerado do painel, as portas são forradas com tecido inspirado em origâmi, arte japonesa da dobradura. O entorno das maçanetas é revestido de material que imita vidro Kiriko.

Mais hospitalidade: só o banco do motorista oferece 28 ajustes por motores elétricos e bolsas infláveis distribuídas por assento e encosto. Bom argumento para o orgulhoso Shin Maezawa afirmar que, além de motor e transmissão, bancos estão entre os componentes mais caros de desenvolver em um sedã de alto luxo como o LS.

Aceitamos o convite de Maezawa-san para conhecer seu banco VIP, onde o passageiro encontra apoio para as pernas abaixo do banco da frente. O console no centro do banco traseiro permite reclinar o encosto até 48 graus, o que libera até 1.022 mm de espaço. É possível ainda controlar o ar-condicionado (o LS tem ajuste para quatro zonas) e escolher um modo de massagem, entre simples, relaxante e alongamento, e aplicá-la na parte inferior ou superior do corpo, nos ombros ou lombar. Um alerta: no modo mais forte, o massagista tem mão pesada!

O foco no design japonês prevê "iluminação agradável". Se com isso e a massagem o passageiro ainda não estiver dormindo, pode recorrer ao controle ao seu lado para escolher o que ouvir no rádio, pen drive, arquivo do próprio carro e relaxar com o som do Mark Levinson reproduzido por 23 falantes, inclusive no teto.

Gomen nasai, Maezawa-san. Estar ao volante do LS 500h é mais divertido.

FICHA TÉCNICA

MOTORES
Dianteiro, V6, 24V, injeção direta, gasolina, dois elétricos com baterias de íon-lítio

POTÊNCIA
359 cv a 6 600 rpm

TORQUE
N/D

CÂMBIO
Combinação de duas caixas CVT, dez marchas virtuais, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Multibraços nos eixos dianteiro e traseiro

FREIOS
Discos ventilados nas quatro rodas

PNEUS
245/45 RF20

DIMENSÕES
Comprimento **5,23 m**
Largura **1,90 m**
Altura **1,45 m**
Entre-eixos **3,12 m**

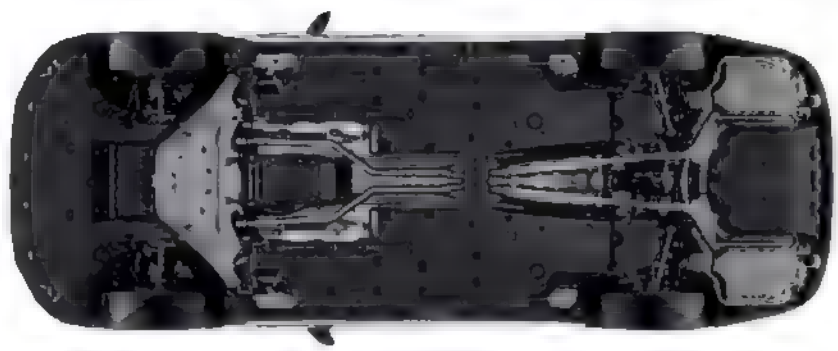
TANQUE
45 litros

PORTA-MALAS
363 litros (fabricante)

PESO
2.028 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos


Motor V6 a combustão interna de gasolina trabalha em conjunto com dois motores elétricos para gerar até 359 cv

TESTAMOS

PANAMERA TURBO SPORT TURISMO | R$ 988.000*

A ousadia compensa

PORSCHE MANTÉM O DNA INTACTO EM SUA PRIMEIRA PERUA, QUE CHEGA AO BRASIL ATÉ O FIM DESTE ANO

Seja você fã ou não de peruas, já adianto: é praticamente impossível ficar indiferente ao novo Panamera Sport Turismo. A primeira station wagon desenvolvida pela Porsche tem todas as qualidades do sedã de mesmo nome: alto nível de tecnologia, conforto e, é claro, desempenho esportivo. O modelo pode ser considerado uma versão melhorada do sedã. A começar pelo design.

Se mesmo a segunda geração o Panamera ainda não convenceu você, acredite: a nova carroceria caiu como um uma luva. Olhando de vários ângulos, não há muita diferença entre o sedã e a perua. Mas a traseira ganhou um desenho mais cheio e natural, que combina perfeitamente as lanternas unidas em uma bela peça única. O recurso ajuda a acentuar suas curvas e a equilibrar melhor as proporções. Atrás, a transição do teto é marcada pelo spoiler ativo, elemento aerodinâmico que aplica uma força de até 50 kg para ajudar a grudar o carro ao chão em altas velocidades. Mas o efeito estético da peça não é desprezível.

Para além do design, o Sport Turismo pode ser considerado uma opção mais versátil, apesar de manter praticamente a mesma receita e até as dimensões do sedã. O porta-malas, por exemplo, não é muito maior. Apesar da generosa abertura com acionamento elétrico, oferece 20 litros adicionais, o que no total resulta em 520 l. Se essa não parece ser uma grande vantagem, o espaço adicional no assento traseiro pode ser.

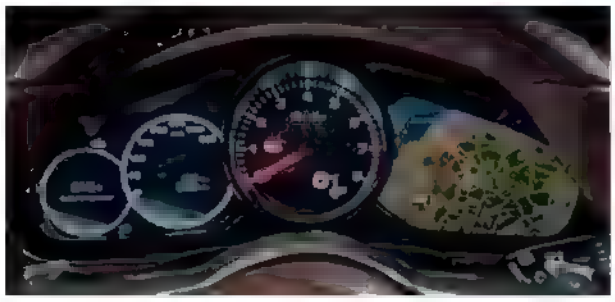
A perua é o primeiro membro da família Panamera a oferecer espaço para três passageiros no banco traseiro inteiriço. Não que um sedã com mais de cinco metros de comprimento e 2,95 m de entre-eixos seja apertado. Pelo contrário. Os passageiros desfrutam do conforto de um jatinho executivo – com direito a mesinha para refeições, ar-condicionado digital e bancos climatizados que podem praticamente ser deitados. Mas esses recursos costumam ficar limitados ao acomodar uma terceira pessoa. Na verdade, quem precisa ir no meio não terá tanto espaço para as pernas quanto

TEREZA CONSIGLIO
(tfrigo@edglobo.com.br)

Dinamicamente afiada, essa perua une o melhor dos dois mundos: versatilidade e esportividade.

O espaço para o terceiro ocupante é bem-vindo, mas o vão para pernas é restrito, devido ao túnel elevado.

DIVULGAÇÃO



FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 8 cil. em V, 4.0, 36V, biturbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
550 cv a 5.750 rpm

TORQUE
78,5 kgfm a 1.960 rpm

CÂMBIO
Automatizado de 8 marchas e dupla embreagem, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. braços sobrepostos (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
275/40 R20 (diant.)
315/35 R20 (tras.)

DIMENSÕES
Compr. **5,09 m**
Largura **1,93 m**
Altura **1,43 m**
Entre-eixos **2,95 m**

TANQUE
75 litros

PORTA-MALAS
520 litros (fabricante)

PESO
2.035 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
12,3pol., sensível ao toque

*Preço estimado

os demais ocupantes, devido ao elevado túnel central. Esse aperto pode ser compensado pelo alto nível de tecnologia e sofisticação que conta, inclusive, com um enome teto panorâmico elétrico bipartido.

Mas, sinceramente, não há maior entretenimento do que estar no papel de motorista da versão mais potente da gama: a Turbo Sport Turismo. O motor V8 biturbo é capaz de despejar sobre as quatro rodas 550 cv e 78,5 kgfm. Toda essa força bruta, gerenciada pelo excelente câmbio de dupla embreagem e oito marchas, até sobrou durante os 150 km do test drive realizado nas bucólicas estradas que cortam a ilha de Vancouver, no Canadá.

Bastava me distrair com a paisagem e tirar os olhos do velocímetro digital para ultrapassar a cruel máxima de 100 km/h permitida nas vias. E não é para menos: segundo a Porsche, o Turbo Sport Turismo pode ir de zero a 100 km/h em apenas 3,6 segundos e alcançar os 304 km/h de velocidade máxima – desempenho que o coloca ao lado do sedã. Além da ágil direção elétrica, o Sport Turismo conta com um sistema de chasis dinâmico com eixo traseiro direcional, que trabalha em conjunto com a suspensão adaptativa a ar. Esse lê as condições da pista e as solicitações do motorista para conter o rolamento da carroceria e se adaptar para entregar mais conforto ou desempenho. Todo esse aparato estará presente no modelo que chegará até o fim do ano ao Brasil. A primeira perua da Porsche será vendida na versão avaliada aqui e custará R$ 988 mil.

MERCEDES-AMG GT C ROADSTER | R$ 1.096.900*

DIVULGAÇÃO

UM CARRÃO PARA O DIA A DIA?

BITURBO E PORTA-MALAS PEQUENININHO, O "AMARELINHO" ATÉ PARECE POSSÍVEL NA ROTINA (DA ALEMANHA)

GABRIEL AGUIAR (gaguiar@edglobo.com.br)

*Preço sugerido

ESTAMOS

Graças aos diferentes modos de condução, o GT C Roadster é versátil a ponto de acelerar na pista e acompanhar o dono ao supermercado

Ele poderia ser menos caro. O Porsche 911 Turbo Cabriolet é (um pouco) mais barato, oferece tração integral e promete chegar aos 100 km/h em até 3,1 segundos

Convenhamos que o AMG GT C Roadster não é nada acessível – e nem estou falando do preço, que cruza a barreira do R$ 1 milhão! Afinal, é difícil imaginar um conversível desses no trânsito paulistano, com motos driblando retrovisores e buracos torturando a suspensão. Mas qual é o lugar ideal para colocar 557 cv de potência à prova? Na Alemanha, é claro (e, por isso, fomos até lá).

Se você pensa que vida de jornalista automotivo é glamourosa, com viagens e carrões, é porque não viu a nossa chegada ao aeroporto de Paderborn. Explico: nos eventos, todos os modelos ficam estacionados, só à espera dos motoristas para o teste, que (quase) disputam a tapas as chaves. No fim das contas, consegui o poderoso "sem teto" na cor amarela *Solarbeam* que já desejava desde o avião.

"Nossa, até que esse porta-malas tem espaço, né?", digo a um colega brasileiro, que também se surpreendeu com a capacidade do esportivo. São 165 litros, suficientes para abocanhar sem nenhum sufoco duas bagagens de mão e talvez mais que isso. Entretanto, é melhor dedicar cinco minutos para fazer aquecimentos antes de entrar na cabine, pois a altura de 1,26 metro exige contorcionismos.

Jogo a perna direita para dentro do carro, busco apoio na coluna do para-brisa, manobro o quadril para acertar o banco e... depois de algumas tentativas, finalmente fui "abraçado" pelo AMG GT C Roadster. Preciso dizer que o motorista fica lá embaixo, bem próximo ao assoalho (e do asfalto), com pernas esticadas? Só que o desconforto acaba aí, pois até a coluna de direção possui ajustes elétricos.

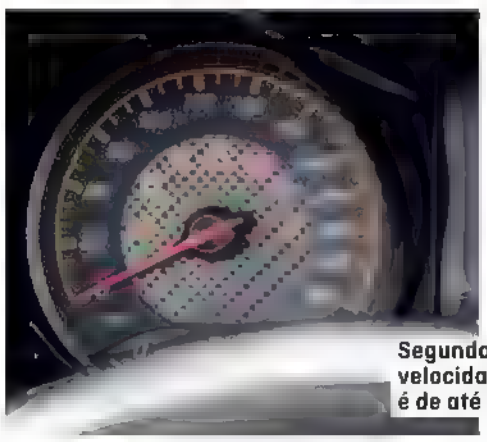
Esqueça qualquer peça de plástico: no acabamento, há couro legítimo, fibra de carbono, alumínio e camurça sintética alcântara por todos os lados. Como "só" refinamento não basta – senão, você compraria um S 65 AMG –, o Mercedes recompensa o investimento de sete dígitos com cinco diferentes modos de condução, amortecedores de rigidez variável e até ajustes do ruído que sai pelo escapamento.

Em termos de construção, o supesportivo arranca sorrisos de qualquer engenheiro. O motor fica antes do eixo, em posição dianteira-central, enquanto o câmbio automático de dupla embreagem com sete marchas está na parte de trás. Além da boa divisão dos 1.660 kg, com 47% do peso na frente e 53% na traseira, há detalhes, como a lubrificação por cárter seco, que baixam o centro de gravidade.

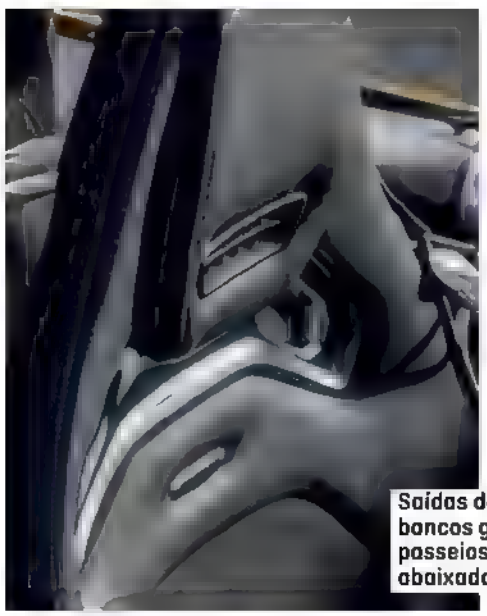
Versões GT C e GT R têm 5,7 cm extras nos para-lamas

"SIGA O MESTRE"

agilidade ao GT C Roadster



Segundo a marca, a velocidade máxima é de até 316 km/h



Saídas de ar nos bancos garantem passeios com teto abaixado até no frio

Para traduzir melhor, o AMG GT C Roadster promete ser bom para @#&*! Mas só há um jeito de tirar a prova: dando partida – na verdade, duas, pois dá para apertar um botão no painel, ou girar a chave sob o apoio de braço do console central. E basta o primeiro rugido dos quatro litros de deslocamento sendo preenchidos por gasolina e chamas para arrepiar a pele de quem está perto.

Se na opção "civilizada" o modelo já assusta, escolher a personalidade mais agressiva (Race) até parece provocação à própria sorte. Aliás, o modo de condução destinado às pistas só está disponível nas versões GT S, GT C e GT R. Apesar de chegar aos 100 km/h em 3,7 segundos e acelerar até os 316 km/h, meus primeiros minutos à bordo foram limitados a 50 km/h pelas ruas alemãs.

Por incrível que pareça, bastaram algumas voltas para me acostumar às dimensões de transatlântico e, com um pouco de força de vontade, já me sentia dirigindo um "modesto" E 63 AMG. Parte do mérito é da direção eletro-hidráulica (ultra) direta, que aponta o gigantesco capô ao mínimo toque no volante. Entretanto, o eixo traseiro esterçante, que facilita manobras no dia a dia e melhora a estabilidade a partir dos 100 km/h, também dá uma mãozinha.

Estava ansioso para acelerar em rodovia e, por isso, me certifiquei que tudo sairia perfeito. Nem mesmo o frio de 12°C em pleno outono me fez subir a capota produzida com três camadas de tecido e, para acompanhar a melodia dos oito canecos, escolhi uma música à

altura para tocar no equipamento de som da grife alemã Burmester com 20 alto-falantes.

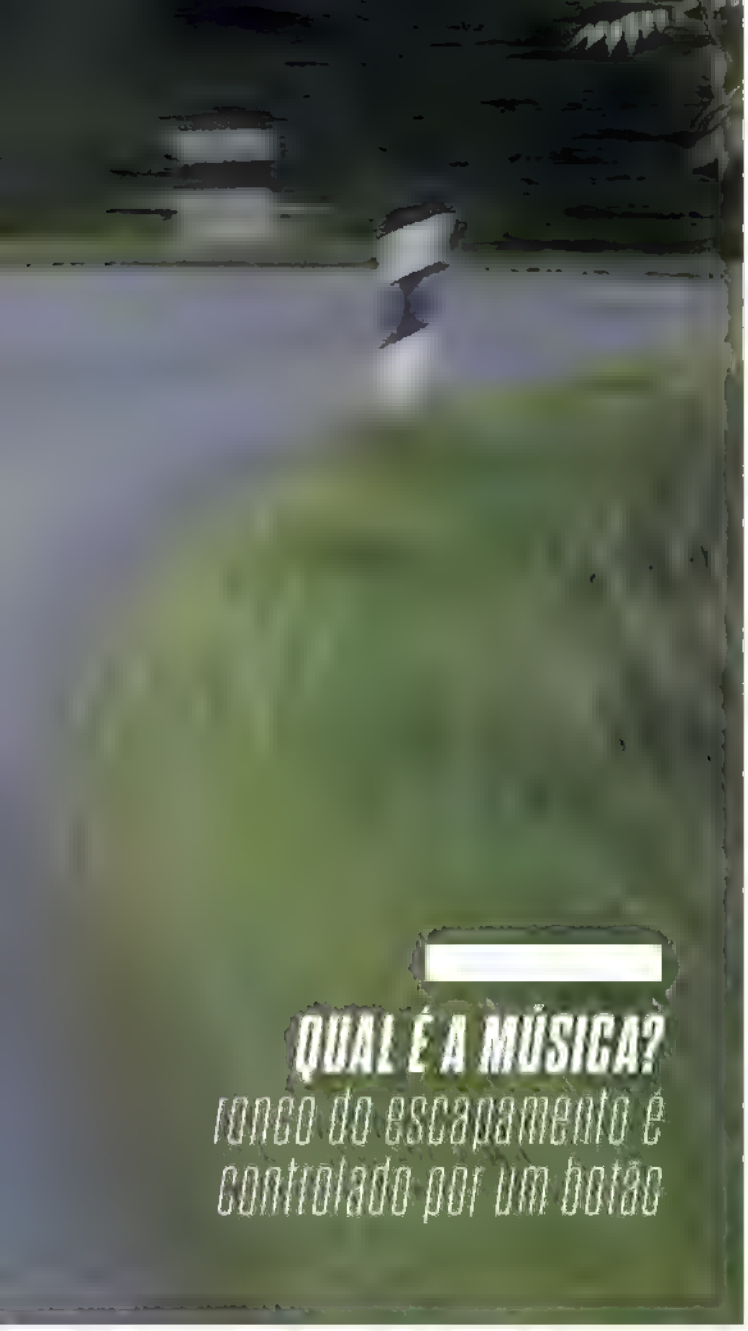
A voz do GPS me indicou a alça de acesso, preparei o pé direito e... trânsito! Acostumado com a caótica Marginal Pinheiros, em São Paulo (SP), durante horário de pico, nem deveria me abater. O problema é que, àquela altura da viagem, meus sonhos de *Autobahnen* sem limites de velocidade foram por água abaixo. Me restou fuçar no controle de velocidade adaptativo e na confusa central multimídia, que não possui tela sensível ao toque.

"Eita, cadê aquele congestionamento?", me perguntei depois de algum tempo. Já estava tão acostumado à vida mansa que nem percebi que a lentidão havia acabado totalmente. Fiz o sinal da cruz, pedi perdão pelos meus pecados (inclusive por ter me rendido à tentação do modo Comfort e da suspensão menos nervosa) e, sem pensar em mais nada, cravei o pé com toda a força no pedal do acelerador.

Entre ronco do motor, assovios dos turbos e pipocos no escapamento, o ponteiro do velocímetro subiu antes mesmo do meu coração ameaçar sair pela boca. Em experiências anteriores, já provei carros que me faziam brigar ao volante para acelerar, só que o GT C Roadster transforma isso em algo absolutamente simples. Viajar a 120 km/h é tão fácil quanto ultrapassar os limites permitidos por lei.

Apesar dos 4,55 m de comprimento, o esportivo peso apenas 1.660 kg

Genética: como em outros Mercedes, o "telinha" não é sensível ao toque



Em algumas retomadas, até provoquei os absurdos 69,3 kgfm de torque (que estão disponíveis de 1.900 rpm a 6.750 rpm) com as borboletas para trocas de marchas. Mas quer saber? Hoje, a eletrônica faz esse trabalho muito melhor que eu! E se, ainda assim, você ainda quiser brincar com o modo manual, é só apertar o botão "M" no console central e elevar os giros à vontade, sem nenhuma intromissão.

Tive muita diversão a céu aberto, até que o inevitável aconteceu: as primeiras gotas começaram a encharcar o para-brisas. Por sorte, eu continuava protegido pelo ar rápido que passava sobre minha cabeça – ao menos até acessar outra estrada e, é claro, reduzir a velocidade. "Fecha, fecha, fecha!", eu implorava já no acostamento, só esperando os segundos de acionamento elétrico do teto de lona.

Depois de quase uma tarde inteira ao volante do GT C Roadster, o GPS interrompeu a música outra vez para alertar que meu destino estava próximo e, com isso, o teste do "amarelinho". Entretanto, antes de dizer adeus ao meu bom companheiro de viagem, aproveitei para cruzar algumas vilas tipicamente germânicas, com direito a ruas estreitas e crianças acenando para ouvir o barulho do motor.

Apesar da santíssima trindade (vulgo Audi, BMW e Mercedes-Benz) ser tão popular por lá quanto a nossa dupla tupiniquim VW Gol e Fiat Uno, foram poucos os alemães que resistiram à tentação de admirar o "meu" esportivo durante o curto passeio. Não bastasse a carroceria "cor de sol" e a chamativa grade Panamericana já tradicional dos modelos AMG, os para-lamas ainda são 5,7 centímetros mais bojudos que nas versões de entrada.

Sabe quando você tenta acordar pela manhã e fica pensando nas consequências de jogar tudo para o alto? Na hora de entregar as chaves para o pessoal da Mercedes-AMG, só imaginei quanto me custaria uma fuga pela Alemanha a bordo do conversível – talvez eu devesse ter escolhido uma cor menos chamativa. Para nós, brasileiros, um carro desses é praticamente uma escolha irracional, mas, por lá, pareceu uma opção tão possível...

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, V8, 4.0, 32V, comando duplo, biturbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
557 cv a 5.750 rpm

TORQUE
69,3 kgfm a 1.900 rpm

CÂMBIO
Automático de 7 marchas e dupla embreagem, tração traseira

DIREÇÃO
Eletro-hidráulica

SUSPENSÃO
Indep. duplos braços transversais

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
265/35 R19 (dianteiros) e 305/30 R20 (traseiros)

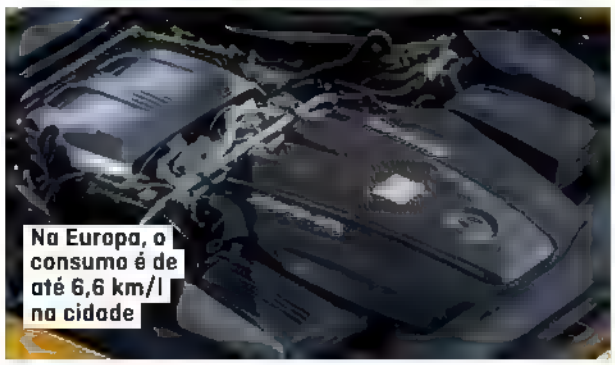
DIMENSÕES
Comprimento **4,55 m**
Largura **2,00 m**
Altura **1,26 m**
Entre-eixos **2,63 m**

TANQUE
65 litros

PORTA-MALAS
165 litros (fabricante)

PESO
1.660 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,4 pol., não sensível ao toque


Na Europa, o consumo é de até 6,6 km/l na cidade

Nas versões GT C, os turbos rendem até 1,25 bar

BMW

530e/53.600 EUROS*

VERSÃO HÍBRIDA DA NOVA GERAÇÃO DO SERIE 5 TEM DESEMPENHO INVEJÁVEL, DIVERSOS MIMOS E O MELHOR: PODE VIR PARA O BRASIL

Dirigir em uma *Autobahn*, rodovia alemã com trechos sem limite de velocidade, além de fazer a jornalista que escreve este texto feliz, revela quão bem preparado está um carro. É como em uma corrida, em que quem corre mais rápido e tem mais fôlego chega primeiro. Fiquei um dia inteiro com a versão híbrida plug-in do novo Serie 5 e cheguei aos 230 km/h em uma estrada de Munique.

O segredo, claro, está guardado embaixo do capô. O BMW 530e iPerformance combina um propulsor elétrico eDrive a um motor a gasolina de quatro cilindros para atingir a potência conjunta de 248 cv e 42,8 kgfm. Esse conjunto leva o modelo de zero a 100 km/h em prometidos 6,1 s. Além disso, consegue rodar 24 km apenas com eletricidade.

Sobra motor. Atingi os 230 km/h sem sofrimento. Sem levar a adrenalina em consideração, a sensação é de estar sentada no sofá da sala – a sétima geração do Série 5 ainda iria longe não fosse o congestionamento que encontrei à frente e a velocidade limitada eletronicamente a 235 km/h.

Diferente de um carro 100% a combustão, é necessário continuar acelerando todo o tempo. Aliás, acelerador e freio são extremamente sensíveis. Outro ponto positivo: o barulho do motor a gasolina é inaudível.

Além do desempenho, os mimos do sedã chamam a atenção: a chave lembra mais um celular, há memorização dos ajustes para diferentes motoristas, funções semiautônomas, head-up display, quatro zonas de ar, central multimídia de 10,2 polegadas sensível ao toque com controle por gestos, câmera 360 graus em 3D e sistema Park Assist.

A versão será vendida no Brasil? É bem capaz que sim, e no ano que vem. O próprio presidente da montadora para o país, Helder Boavida, disse que as possibilidades são grandes. Mas tudo vai depender do Rota 2030, o novo programa automotivo do governo.

Bom desempenho, conforto e ergonomia. Lista de itens de série é invejável, cheia de tecnologia

Possibilidade de manobrar pela chave não está disponível para o Brasil

MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTORES
Dianteiro, longitudinal, 4 cil em linha, 2.0, 16V, comando duplo variável, turbo, injeção direta de gasolina,

Elétrico de 70 kW e uma bateria de íons-lítio de alta tensão com capacidade de 9,2 kWh

POTÊNCIA
248 cv a 5 000 rpm

TORQUE
42,8 kgfm a 4 250 rpm

CÂMBIO
Automático de 8 marchas, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Braços duplos sobrepostos (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
275/35 R19

DIMENSÕES
Compr. **4,93 m**
Largura **1,86 m**
Altura **1,48 m**
Entre-eixos **2,97 m**

TANQUE
46 litros

PORTA-MALAS
410 litros (fabricante)

PESO
1.770 kg

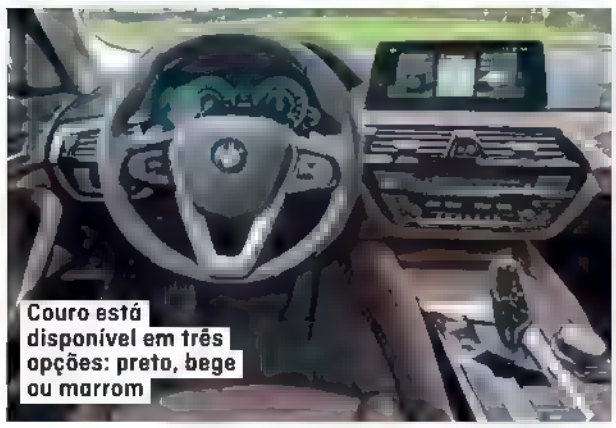
CENTRAL MULTIMÍDIA
10,2 pol., sensível ao toque

GARANTIA
ND

CESTA DE PEÇAS
ND

SEGURO
ND

REVISÕES
10 mil km **ND**
20 mil km **ND**
30 mil km **ND**


Couro está disponível em três opções: preto, bege ou marrom

Em 2018, bateria do BMW 530e poderá ser carregada por indução, sem cabos

*Preço sugerido

DIVULGAÇÃO

MINI

Countryman PHEV/36.500 EUROS*

VERSÃO HÍBRIDA DO CROSSOVER, QUE DEVE CHEGAR ÀS LOJAS EM 2018, TEM BOM DESEMPENHO E AUTONOMIA DE 42 KM SOMENTE NO MODO ELÉTRICO

Até a Mini entrou na onda dos eletrificados e o primeiro modelo escolhido para se tornar plug-in foi o Countryman. O crossover tem um motor 1.5 biturbo a gasolina de 136 cv e 22,4 kgfm e outro elétrico de 88 cv e 16,8 kgfm de torque.

As diferenças visuais comparadas às versões "tradicionais" do carro são: um logo com a letra "e" e o "s" amarelo na inscrição do modelo na traseira. Por dentro, o botão de partida é amarelo em vez de vermelho. O conta-giros do quadro de instrumentos colorido foi substituído por um medidor de nível de energia.

Construído sobre a mesma plataforma UKL2 do Mini Cooper e do BMW Série 2 Active Tourer, o crossover tem espaço para cinco ocupantes. A versão híbrida perde, porém, 45 litros de porta-malas. Voltando ao sistema híbrido, as rodas dianteiras são alimentadas pelo motor de combustão e as traseiras pelo elétrico, que fica embaixo do banco traseiro, o que faz com que o carro perca espaço para cargas. Pelo lado bom, esse tipo de tração integral dispensa o cardã tradicional.

A versão híbrida também é cerca de 150 kg mais pesada do que o Countryman a combustão. Mais peso não significa, pelo menos no caso, menos diversão. Segundo a Mini, o crossover faz de zero a 100 km/h em 6,9 s, apenas 0,4 s a mais que o Countryman JCW, equipado com um 2.0 turbo de 231 cv. A bateria de íons-lítio que está posicionada na frente do motor elétrico tem autonomia de 42 km e pode ser carregada em 3h15 em uma tomada doméstica.

Na maioria dos casos, um híbrido roda mais no modo elétrico na cidade, mas essa é a condição do Mini a até 125 km/h, o que faz dele boa opção para viagens. O câmbio automático de seis velocidades dá conta do recado. Basta mudar para o modo Sport para que as trocas fiquem mais rápidas e a direção um pouco mais pesada. A suspensão durinha ajuda na hora em que se quer mais esportividade. Pena que deve fazer o motorista sofrer nas ruas esburacadas.

Bom desempenho, nível de acabamento e autonomia no modo elétrico

Suspensão durinha deve atrapalhar em ruas com muitos buracos. Versão perde 45 litros de porta-malas

MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTORES
Dianteiro, transversal, 3 cil em linha, 1.5, 12V, biturbo, gasolina + elétrico

POTÊNCIA TOTAL
224 cv a 4.400 rpm

TORQUE
39,2 kgfm a 4.300 rpm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e Multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)

PNEUS
225/55 R17

DIMENSÕES
Compr. **4,29 m**
Largura **1,82 m**
Altura **1,55 m**
Entre-eixos **2,67 m**

TANQUE
36 litros

PORTA-MALAS
405 litros (fabricante)

PESO
1.660 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,8 pol., sensível ao toque

Ponto de conexão do cabo de carga fica do lado esquerdo da carroceria

DIVULGAÇÃO

*Preço sugerido

FESTAMOS

AUDI A8 L 60 TFSI | 94.100 EUROS*

Um V8 e muito mais

AUDI A8 L CHEGARÁ AO BRASIL COM MOTOR 4.0 V8 E NOVAS TECNOLOGIAS, MAS AINDA NÃO AVANÇA EM CONDUÇÃO AUTÔNOMA COMO PROMETIDO

Desenvolver um carro já é uma tarefa complexa por natureza. Nos modelos de luxo isso é ainda pior, porque eles não podem abrir mão de um item por outro. Carros como o A8 L têm uma alquimia ainda mais complicada: sedãs dessa faixa de preço costumam ter bom desempenho, mas precisam inovar nos mimos para quem viaja atrás. A Audi acertou a mão dessa vez porque manteve essas duas características, e também conseguiu trazer novos recursos para o motorista.

O sedã de luxo não é para qualquer um por vários motivos. Se forem vendidos dois desses carros por mês em todo o Brasil já é muito. Também pudera, seus preços ultrapassam os R$ 600 mil. A nova geração, ainda mais cara e maior – 5,30 m de comprimento – chegará ao Brasil no segundo semestre do ano que vem. Os preços ainda não estão definidos, mas não ficarão abaixo dos cobrados atualmente. Já os rivais estão mais do que certos: BMW Série 7 e Mercedes Classe S.

Se é para exagerar, a Audi decidiu parar de importar a versão tradicional do carro e passará a vender a nova geração apenas na configuração L, que adiciona 13 cm de entre-eixos para – adivinhe? – aumentar o conforto de quem viaja atrás. São longos 3,12 m de distância entre cada eixo, então, é impossível alguém reclamar de falta de espaço em qualquer um dos quatro assentos.

Debaixo do capô, mais superlativos: o motor é um 4.0 V8 de 466 cv e 67,3 kgfm, administrados por um competente câmbio auto-

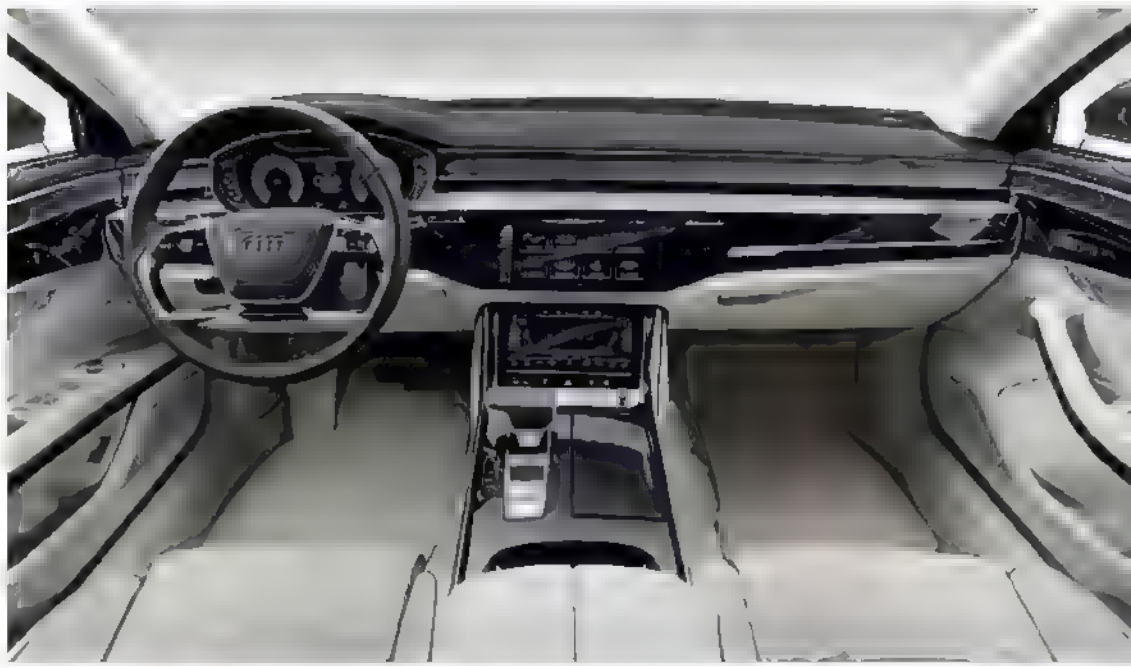
GUILHERME B. MUNIZ
(gmuniz@edglobo.com.br)

Suspensão a ar e isolamento acústico garantem silêncio e elevado conforto

Sistema autônomo avançado não está disponível e não será oferecido como atualização

DIVULGAÇÃO

Única configuração do A8 L no Brasil terá um parrudo motor 4.0 V8 de 466 cv, que garante ótimo desempenho ao sedã



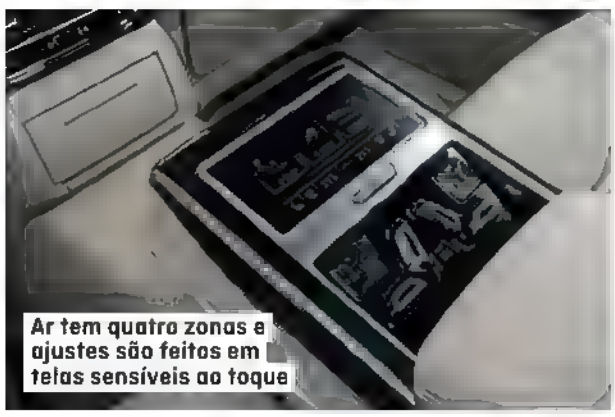
Finalmente, sistema touchpad oferecido hoje em dia foi substituído por uma tela sensível ao toque muito mais intuitiva

mático de oito marchas. Ele só perde em potência para o A8 equipado com motor W12 de 584 cv. A tração é sempre integral. Infelizmente, a Audi não divulgou dados como consumo e aceleração dessa configuração, mas o zero a 100 km/h será feito abaixo dos 5,6 s da versão com motor menos potente. Essa versão ainda não tem preços para a Europa, mas o A8 L básico parte de 94.100 euros (cerca de R$ 350 mil sem impostos).

Aceleramos o carro durante a apresentação mundial para a imprensa em Valência, na Espanha, e o saldo é positivo. O motorzão garante vigor ao carro em qualquer faixa de giro. Nem parece que o V8 faz força para carregar os quase 2 mil kg do sedã. Entro em uma rodovia e piso forte no acelerador, o câmbio rapi-

*Preço sugerido

Lanternas traseiras contam com lâmpadas led e oled, que dão efeito visual bonito mas são caras para consertar caso quebrem



Ar tem quatro zonas e ajustes são feitos em telas sensíveis ao toque

Volante tem comandos intuitivos e tela possui ótima resolução

damente reduz duas marchas, os giros sobem e a velocidade aumenta sem que o A8 dê qualquer sinal de cansaço. Como não estávamos em uma *Autobahn* sem limite de velocidade, piso no freio – que prontamente segura o carro – e aciono o controlador de velocidade adaptativo a 120 km/h. Nessa situação, o giro do motor não chega aos 2.000 rpm.

E é em situações assim que o sistema "mild hybrid" do carro entra em ação. Uma potente bateria fornece energia para substituir o motor entre 55 km/h e 160 km/h. Isso só acontece quando o carro identifica que relevo e quantidade de veículos à frente não exigirão que o motorista pise fundo no acelerador por um bom tempo. A tecnologia não torna o A8 um híbrido, mas mostra que mesmo quem tem um V8 pode economizar combustível.

O conjunto de suspensão a ar e isolamento acústico é tão primoroso em garantir silêncio e conforto que o motorista precisa ficar atento aos limites de velocidade. O primeiro faz com que qualquer irregularidade passe despercebida, incluindo pequenas lombadas. Uma câmera monitora alguns metros à frente e permite que a suspensão seja ajustada automaticamente. O resultado é bom, mas vale ressaltar que as vias brasileiras são bem mais esburacadas que as espanholas e a Audi não confirmou o recurso para o nosso mercado.

O isolamento acústico é outro trunfo: o barulho do motor raramente invade a cabine e o do vento quase não é ouvido a 120 km/h. Para garantir isso, essa versão do A8 é equipada com uma tecnologia que emite ondas sono-

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 8 c em V, 4.0, 32V, comando duplo, injeção direta de gaso na

POTÊNCIA
466 cv a 3.800 rpm

TORQUE
67,3 kgfm a 1.370 kgfm rpm

CÂMBIO
Automático de 8 marchas, tração ntegral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Independente, MultiLink na dianteira e traseira

FREIOS
Discos venti ados na dianteira e traseira

PNEUS
265/40 R20

DIMENSÕES
Compr · **5,30 m**
Largura **2,13 m**
A tura **1,49 m**
Entre-eixos **3,12 m**

TANQUE
72 tros

PORTA-MALAS
505 tros (fabricante)

PESO
1 945 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
10,1 pol., sensível ao toque

GARANTIA
2 anos

SISTEMA DE SUSPENSÃO
a ar preserva o conforto em buracos e lombadas

ras na cabine para anular os ruídos externos. Os bancos forrados de couro são muito confortáveis e oferecem ajustes elétricos, memória, ventilação, aquecimento e massagem. Ufa! Pena que tenha ficado de fora o ajuste elétrico que amplia o apoio das pernas. Mas, há suporte para os pés opcionais para quem viaja atrás, além de uma versão com massagem.

Na segurança, o sedã conta com sete airbags (há outros dois opcionais entre os passageiros), aços de alta resistência e um sistema de comunicação entre sensores e suspensão que promete diminuir em 50% as lesões em acidentes laterais. Isso porque o A8 detecta uma colisão iminente do tipo e, em meio segundo, levanta a suspensão em até 8 cm apenas do lado em que haverá o choque. Dessa forma, a parte mais sólida da carroceria é atingida.

Um item que merece elogios é a tela multimídia. Ou melhor: as telas. São três dentro do A8 – uma faz as vezes de quadro de instrumentos e impressiona pela resolução, outra com 10,1 polegadas e boa sensibilidade ao toque para comandar a central multimídia e uma terceira para o lugar do confuso touchpad que equipa outros modelos da Audi hoje em dia. Por essa tela, os passageiros ajustam o ar-condicionado de quatro zonas e podem desenhar letras para inserir o destino do GPS.

A central multimídia tem um interessante sistema que emite pequenas vibrações na própria tela quando a mesma é tocada. Assim, o passageiro sente que a função foi acionada. Esse conjunto de telas impressiona menos que as enormes de Volvo e Tesla, mas garantem ao A8 visual moderno para realçar o luxo que a cabine carrega. Além disso, é intuitivo e quase um parque de diversões para motorista e passageiros que gostam de tecnologia.

Autônomo, mas nem tanto

A Audi diz que o A8 é o primeiro carro desenvolvido como autônomo, mas ainda não é bem assim. A produção desse nível de autonomia começará "gradualmente" em 2018, conforme as leis de trânsito forem alteradas para permitir carros sem motorista. A tecnologia não será oferecia como atualização para os que forem vendidos agora, então, o jeito vai ser ficar com um A8 defasado na garagem.

A resposta precisa para sua dúvida, em uma página

JOGO RÁPIDO

HONDA
WR-V EXL
R$ 83.400*

CITROËN
Aircross Auto Shine
R$ 76.700*

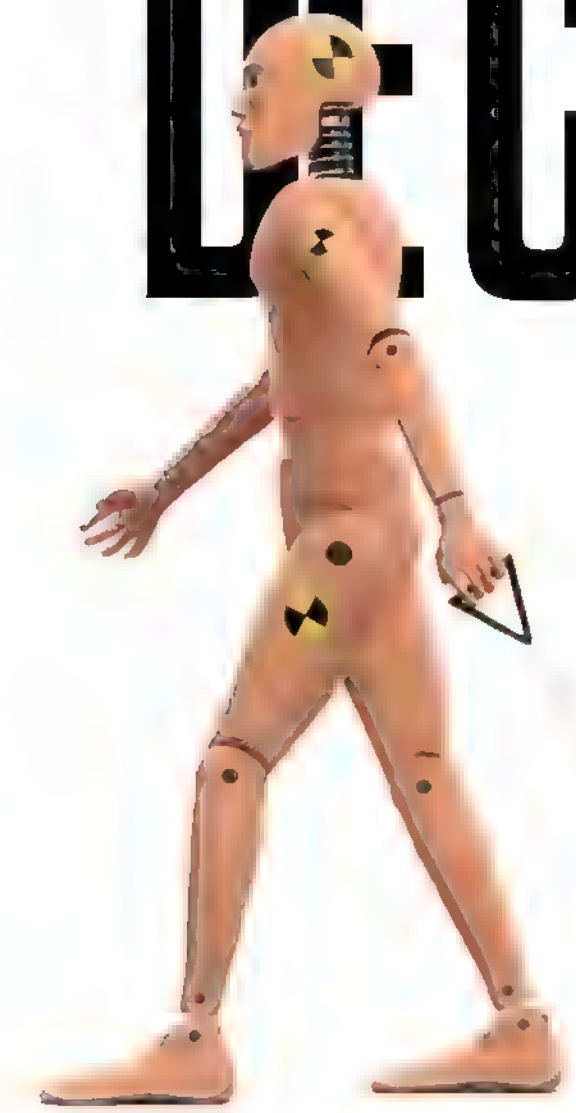
Nem sobra, nem falta. Os 116 cv e 15,3 kgfm extraídos do motor 1.5 não empolgam, mas conferem bom desempenho. Mérito também do acertado câmbio CVT.	**MOTOR E CÂMBIO**	O novo câmbio automático de seis marchas veio bem a calhar, e combinou com o motor 1.6. Com 118 cv e 16,1 kgfm, o carro só fica devendo ânimo em subidas.
Os seis airbags e a tela multimídia de 7" com GPS integrado são diferenciais. Mas a lista é mais enxuta que a do rival. Poderia ter controle de estabilidade, como o Fit.	**ITENS DE SÉRIE**	Como o WR-V, o Aircross traz direção elétrica e central multimídia. Mas o ar digital, os sensores de chuva e crepuscular tornam o seu pacote mais completo.
O bom aproveitamento do espaço é um dos trunfos. Além de bancos rebatíveis, o piso plano atrás tira do aperto o quinto ocupante. Bagageiro abriga 363 litros.	**ESPAÇO**	A cabine espaçosa é um dos pontos altos, que também oferece porta-malas generoso: 403 l. Mas o acesso é prejudicado pela peça que segura o estepe na traseira.
A direção elétrica e a suspensão elevada priorizam conforto, um dos pontos altos do carro. Não é um SUV clássico, mas encara bem a buraqueira do dia a dia.	**CONFORTO E ESTABILIDADE**	O Citroën tem direção elétrica leve e, como o rival, também oferece um bom acerto de suspensão. Mas o sistema não tem o mesmo refinamento do Honda.
Gosta de dirigir no alto? A posição ao volante do WR-V atende. Há ajustes no banco e no volante, bem agradável. O acabamento é correto, mas não refinado.	**ERGONOMIA E ACABAMENTO**	Encontrar a posição certa para guiar não é tão fácil, apesar dos ajustes. O volante é maior e mais grosseiro, embora o acabamento seja bem correto.
Segundo o Inmetro, o consumo do WR-V com etanol é de 8,2 km/l na cidade e 8,7 km/l na estrada. Nada impressionante para um carro com motor 1.5.	**CONSUMO**	Se o WR-V não impressiona pelo baixo consumo, o Aircross também não anima. Suas médias são até inferiores: com etanol faz 7,1 km/l e 8,2 km/l (Inmetro).
As três primeiras revisões do WR-V são feitas a cada 10 mil km e somadas saem por R$ 1.132, um pouco acima do rival. A Honda oferece três anos de garantia	**MANUTENÇÃO**	Acredite se quiser: a manutenção da Citroën é um pouco mais em conta. Feitas a cada 10 mil km, as primeiras três revisões custam R$ 1.095. Garantia de três anos.

VENCEDOR
CITROËN AIRCROSS

Essas duas minivans têm qualidades de SUVs: oferecem posição de dirigir elevada, visual robusto e excelente espaço interno. O Honda WR-V leva a melhor em desempenho, conforto e dinâmica. Mas a diferença de R$ 7 mil favorável ao Aircross é excessiva e difícil de ser justificada levando em consideração nível de acabamento, pacote de equipamentos e mesmo o consumo de combustível. No fim das contas, pensando em custo-benefício, o Aircross acaba sendo uma opção mais racional. (Tereza Consiglio)

*Preços sugeridos

TRATAMENTO DE CHOQUE



ACOMPANHAMOS UMA BATERIA DE CRASH TEST DO LATIN NCAP – QUE MEDE A SEGURANÇA DOS CARROS NOVOS VENDIDOS NA AMÉRICA LATINA – PARA ENTENDER O QUÃO SEGUROS SÃO OS VEÍCULOS COMERCIALIZADOS NO BRASIL E NA REGIÃO

DIOGO DE OLIVEIRA, de Landsberg am Lech, Alemanha [doliveira@edglobo.com.br]

Há quem acredite que o destino é implacável, que a vida termina quando tem de terminar. Mas não é assim para o Latin NCAP. A organização independente realiza testes de impacto com os carros mais vendidos na América Latina desde 2010, quando, logo em sua primeira bateria, caracterizou os veículos daqui como "mortais". À época, os resultados produziram ruídos em toda a região, especialmente no Brasil, maior mercado do bloco latino.

Desde então, o panorama mudou. Em janeiro de 2014 a legislação brasileira passou a exigir airbags frontais e sistema antitravamento dos freios (ABS) em todos os veículos novos. A presença desses itens içou os resultados, assim como a aposentadoria de veteranos e a che-

THINKSTOCK

NCAP é a sigla de New Car Assessment Program ou Programa de Avaliação de Carros Novos

gada de modelos mais modernos, com estruturas globais compostas de aços de maior rigidez e mais estáveis. A mudança teve seu ápice no mesmo ano, com a batida frontal do Volkswagen up!, primeiro popular a obter as cinco estrelas máximas.

CRASH AO VIVO

Teste de laboratório é sempre muito diferente da vida real. Tudo é controlado e segue uma série de protocolos, para que os resultados sejam válidos. Mas no caso de um crash test, é inegável a adrenalina que precede a batida, especialmente para quem nunca viu um teste desses ao vivo. Foi assim, ansioso, que cheguei ao laboratório da Adac, maior clube de automobilismo da Alemanha e da Europa, onde são feitas as baterias do Latin NCAP e do Global NCAP. O campo de provas fica em Landsberg am Lech, nos arredores de Munique.

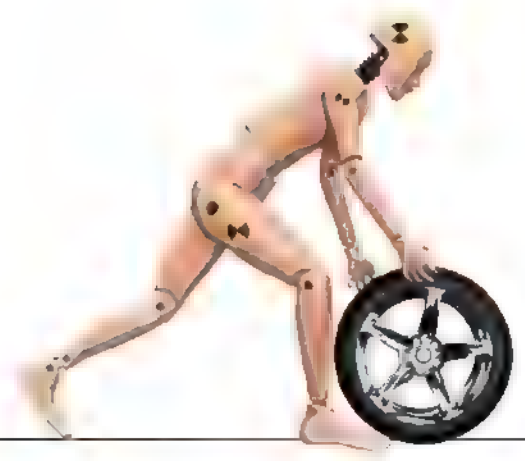
Até então sequer sabíamos que carro seria destruído naquele dia. Como todo processo industrial, o trabalho do Latin NCAP é sigiloso. Já dentro do galpão, avistamos a unidade do Toyota Corolla reestilizado, quase pronta para bater. Funcionários faziam os últimos ajustes no sedã e no dummy do motorista, sob minuciosa supervisão de engenheiros japoneses da Toyota, que ali ficaram até os últimos instantes antes do início da bateria. A última etapa é a pintura dos dummies, que sinaliza o contato com os airbags e partes internas da cabine.

Por questões de segurança, fomos conduzidos à plataforma que fica sobre a pista de pouco mais de 70 metros, onde são feitas as colisões – frontais, laterais e de poste. Apagadas as luzes, chega a hora da pancada: primeiro soa uma sirene, segundos depois a plataforma com o veículo é puxada a uma velocidade de 30 km/h. São 54 metros até colidir contra o mastro de 25 cm de diâmetro, fixado no enorme bloco de 300 toneladas que fica enterrado a sete metros do chão. O momento do impacto é tenso e um tanto assustador.

Uma sala cheia de computadores faz a leitura dos resultados instantaneamente. Nos testes laterais, além da deformação controlada, a porta traseira não pode se abrir. Caso contrário, a nota é zerada. Não foi o caso do Corolla, que obteve cinco estrelas.

BATIDA EM DETALHES

MAIS DE 80 VEÍCULOS FORAM AVALIADOS PELO LATIN NCAP EM SETE ANOS DE TESTES



ENTREVISTA

ALEJANDRO FURAS

CONVERSAMOS COM O ENGENHEIRO POR TRÁS DOS CRASH TESTS REALIZADOS PELO LATIN NCAP

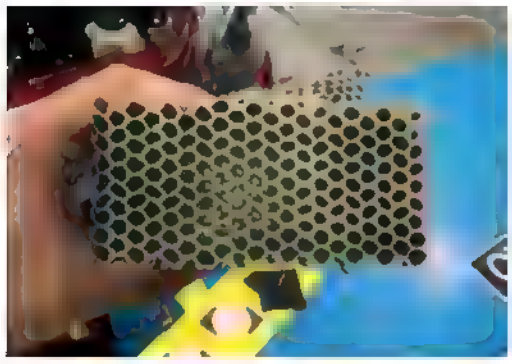
Imagine ser um dos homens mais temidos da indústria automobilística. Pode parecer exagero, mas desde 2010, após a primeira bateria do Latin NCAP, Alejandro Furas assumiu esse papel O curioso é que o engenheiro mecânico de 40 anos, natural de Montevidéu, Uruguai, é, na verdade, um homem sereno e dócil. Isso não quer dizer, porém, que ele não seja duro quando veste a camisa social com o escudo do Global NCAP bordado no bolso Nessa hora, Furas não poupa elogios ou críticas Ao contrário, costuma ser contundente nas palavras

AE – Você ficou surpreso com a resistência das montadoras no mercado brasileiro?

AF – Era esperado. O Brasil é o país que mais mudou na direção do que considero correto. Acredito que todos os carros novos vão sair mais seguros Veja o exemplo do Volkswagen up!, não se falava do Latin NCAP na época Quando as vendas começaram, a mudança foi instantânea. Os consumidores começaram a se questionar, o que é isso que diz na propaganda? Sempre tem um modelo que vai quebrar o "acordo". As montadoras têm acordos Na Europa foi a Renault Havia um acordo para não falar do Euro NCAP. Mas em determinado momento a Renault colocou um outdoor na entrada do aeroporto Charles de Gaulle que dizia: "Laguna, cinco estrelas no Euro NCAP" A partir desse dia, quebrou-se todo o acordo que existia entre as empresas

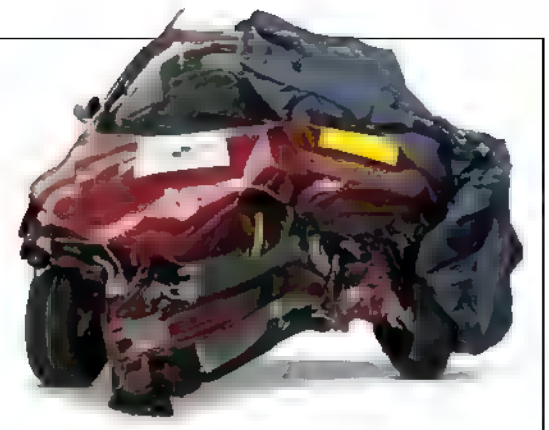
AE – O que esperar dos carros brasileiros depois da decepção com Onix e Mobi?

AF – O que acontece com a GM são estratégias da montadora. Eles preferem vender em grande volume, que é o caso do Onix, e o nível de segurança não afeta nas vendas Quando começam a medir que mudou o volume como consequência da segurança, aí muda. Vamos supor que o Latin NCAP lance hoje o resultado de um carro, e temos trend topics, todo mundo vê, depois falamos na mídia. Então se passam dois ou três meses, e pensamos que em algum momento o consumidor fará a reflexão. O que acontece é que o Onix não tem concorrente forte no momento O Argo não é concorrente direto, o Palio está antigo, o Gol também. O HB20 é um rival, tanto que é o segundo nas vendas, mas não é como há alguns anos, quando tínhamos Palio, Gol, Fiesta... Quando há concorrência, o movimento é mais



1. CRASH BOX
Nas batidas frontais os carros colidem em 40% da dianteira contra uma caixa azul composta de tramas de alumínio que simulam a estrutura de outro veículo

2. CAPTAÇÃO DE CINEMA
Para registrar cada detalhe da colisão são utilizadas mais de uma dezena de câmeras ultra rápidas, de até mil frames por segundo



3. NOVO PROTOCOLO
Desde 2016 o Latin NCAP exige a realização dos testes laterais e de poste, além da presença de controle de estabilidade, para obtenção das cinco estrelas possíveis

4. NOVO TESTE
Modelos já submetidos aos crash tests podem voltar a ser avaliados dentro dos novos protocolos, tal como foi feito com o Corolla reestilizado, que ganhou ESP e airbags de cortina

20 ANOS
É o período de defasagem entre a regulamentação latina frente à europeia

12 ANOS
Era a distância entre o Euro NCAP e o Latin NCAP, que passou a seis anos

300 MIL EUROS
É o custo médio de um dummy (boneco) usado nos testes de impacto

nivelado entre as montadoras. Tenho muita expectativa do novo Gol, do que eles farão, e o que vai acontecer com o sucessor do Palio, que será um pouco menor que o Argo.

AE – O que importa de verdade na avaliação do Latin NCAP?
AF – Se tem dois, seis ou 40 airbags, não importa. Nas provas de choque que realizamos, tudo o que importa é como são as lesões nos bonecos. Se o veículo não possui a estrutura de retenção do impacto, não adianta ter airbags e outros recursos eletrônicos. Quando nós atestamos que um carro oferece as cinco estrelas máximas, estamos dizendo que os passageiros daquele veículo, em uma eventual colisão, têm altíssimas chances de sofrer poucas lesões e saírem quase ilesos. A vida e a integridade dos ocupantes são os fatores decisivos.

DIOGO DE OLIVEIRA

POR QUE ZERO ESTRELAS?
Nas últimas baterias do Latin NCAP, o Chevrolet Onix, carro mais vendido do Brasil, recebeu nota zero no impacto lateral, mesmo equipado com airbags frontais. O resultado gerou uma série de questionamentos, sobretudo porque o hatch havia recebido três estrelas no crash anterior, que envolveu apenas a batida de frente. Então, como um carro que era três estrelas passou a zero estrela? Primeiro, porque o protocolo passou a considerar o crash lateral como obrigatório.

Porém, nos casos do Onix e do Fiat Mobi, que recebeu uma estrela no mesmo teste, o problema vai além. Segundo Alejandro Furas, secretário geral do Latin NCAP, os compactos obtiveram tal resultado por apresentarem estruturas frágeis, com elevada deformação e incapazes de proteger os passageiros. "Para mim foi uma espécie de 'déjà vu' em relação a 2010, quando as batidas frontais revelaram problemas de estrutura. A normativa de batida lateral (UN95) é mais fácil de cumprir, mesmo sem airbags. Então, para nós, foi um absurdo. Quando eu vi, não podia acreditar", relata Furas. Para o secretário geral do Latin NCAP, o maior gargalo do Brasil é a regulamentação, que está cerca de 20 anos atrasada em relação aos EUA e à Europa.

> "A normativa da batida lateral (UN95) é muito mais fácil de cumprir que a frontal, mesmo sem airbags"

SERVIÇO

USADO BOA COMPRA

Honda Fit EXL 2014/2015

De R$ 51 mil a R$ 62.900

A dica deste mês é justamente o Honda Fit EXL 2014/2015, de terceira geração, que estreou por aqui em meados de 2014. A nova gama representou a maturidade daquele compacto lançado originalmente em 2003. O motor 1.5 continuou como única opção e o câmbio voltou a ser CVT, no lugar do automático adotado na segunda encarnação. O Honda ficou mais suave de ser dirigido, porém, ganhou em economia de combustível.

Nos sites de busca, é possível encontrar exemplares com menos de 40 mil quilômetros rodados e preços entre R$ 51 mil e R$ 62.900. A baixa desvalorização significa que o Fit não perde valor rapidamente. Por mais que você acabe pagando mais do que seria pedido por alguns concorrentes usados do mesmo ano, isso indica que o Honda é bem querido pelo mercado, algo que vai lhe ajudar na revenda futura.

Além do conjunto renovado, o Fit ganhou em espaço. Dá para levar cinco adultos sem muito aperto, enquanto o porta-malas basta para uma família. Misto de hatch e monovolume, o Honda também esbanja praticidade. Os bancos traseiros têm não apenas encostos rebatíveis, mas também assentos escamoteáveis, o que abre um vão para objetos altos.

ALEXANDRE IZO

MOTOR E CÂMBIO

O conjunto é formado pelo eficiente motor 1.5 flex de 116 cv com 15,3 kgfm que vai acoplado ao câmbio CVT, sem marchas simuladas na versão.

CONFORTO E ESTABILIDADE

Tem ótima dirigibilidade, mas só ganhou controle de estabilidade no modelo 0 km. A suspensão acertada equilibra muito bem conforto e estabilidade.

ERGONOMIA E ACABAMENTO

O Fit oferece ótima visibilidade e fáceis ajustes do banco e de profundidade e altura do volante. Os porta-trecos são bem projetados, mas o acabamento é só correto.

DESVALORIZAÇÃO E MANUTENÇÃO

A desvalorização fica na casa dos 10,5% e os custos de manutenção estão na média do segmento, o que faz do Honda uma compra racional.

DESEMPENHO

O bom desempenho vem do eficiente conjunto mecânico e acerto dinâmico. Na pista foi aos 100 km/h em 10,9 segundos. Mas as frenagens são longas.

PRINCIPAIS ITENS

- Ar-condicionado
- Airbags laterais
- Multimídia de 5"
- Computador de bordo
- Revestimento de couro
- Controle de velocidade de cruzeiro
- Câmera de ré

ESPAÇO

Há muito espaço para todo mundo no Fit graças aos bons 2,53 metros do vão entre-eixos. O porta-malas leva 330 litros e pode ser expandido com o banco bipartido.

CONSUMO

O monovolume conseguiu 9,6 km/l em perímetro urbano e 12,8 km/l em trecho rodoviário, sempre abastecido com etanol, uma boa média.

GARANTIA

Todos os carros da Honda têm garantia de três anos para motor e câmbio, sem limite de quilometragem, desde que sejam realizadas as revisões programadas na rede autorizada. Ou seja, se você buscar um Fit mais novo, talvez ainda esteja dentro do período de cobertura.

SEGURO*

Colocar um Honda Fit usado no seguro não é tão barato. Em média, o valor da apólice fica em R$ 3.013. Se considerarmos um exemplar que custa R$ 55 mil, o valor da cobertura representa 5,47% do preço total do carro. Não chega a fugir da média dos concorrentes, contudo.

ATENÇÃO NA COMPRA

Para o engenheiro Rubens Venosa, os carros Honda são campeões em durabilidade. "Um Fit 2014 com 40 mil km rodados não tem nada para fazer, senão a revisão de freios e de filtros. É boa compra mesmo com 100 mil rodados, mas fique atento aos carimbos das revisões.

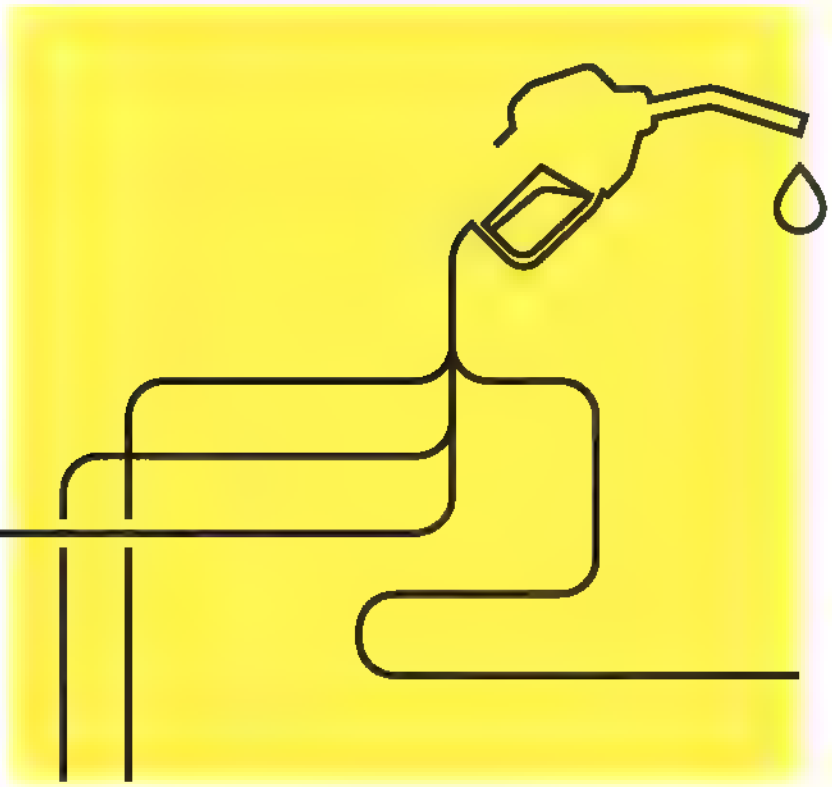
*As cotações foram feitas pela Junior Seguros com base nos perfis de homens de 30 e 40 anos, solteiros e moradores da zona sul de São Paulo, sem bônus

FABIO ARO

Como descobrir se o combustível foi adulterado?

CONFIRA A RESPOSTA PARA ESSA E OUTRAS DÚVIDAS FREQUENTES SOBRE MANUTENÇÃO E USO DO CARRO

ALEXANDRE IZO E MICHELLE FERREIRA



Meu carro está se comportando de um modo estranho e suspeito que o combustível colocado foi adulterado Como descobrir se o problema está no posto? "É difícil. Não existe um teste prático", afirma Rubens Venosa, da oficina Motor Max, em São Paulo. Os três principais sinais são: falha do motor pela manhã, dificuldade para pegar e alto consumo.

Se você perceber esses sintomas, o ideal é tirar o combustível, devolver no posto e reclamar. "Para evitar esse tipo de problema, sempre sugiro para os meus clientes que utilize apenas um posto e evite gasolina muito barata. Não existe milagre no mercado. Melhor comprar gasolina mais cara do que gastar mais depois."

As formas para adulterar o combustível são: colocar água no etanol ou pôr etanol demais na gasolina Os carros que sofrem mais com o último problema são os modelos que não são flex, pois não foram preparados para receber o derivado da cana

O estrago não é pequeno: os bicos injetores podem entupir, a bomba de combustível deve queimar, o conjunto de velas e as válvulas de escapamento e admissão podem quebrar Em um caso extremo, o motor chega a fundir "Uma borracha derretida pode travar um bico injetor e quebrar o motor", afirma Venosa

Para se ter uma ideia, a bomba de gasolina de um carro nacional chega a custar R$ 400, mas a de um importado alcança R$ 5 mil

Devo desligar o ar-condicionado antes de dar partida no carro?

Entrei no carro e coloquei a chave no contato Nesse momento, percebo que o comando do ar-condicionado está ligado E aí, devo desligá-lo para acionar o motor ou isso é apenas mito? "Em geral, os carros mais antigos (carburados) sofriam com esse problema quando não havia carga suficiente para girar o motor de arranque Mas, há pelo menos dez anos, os carros já podem ser acionados mesmo se o ar estiver ligado", diz o mecânico de ar-condicionado automotivo e dono da Arcon, Ernesto Miyazaki.

O especialista diz que os sistemas mais modernos são preparados para atuar ainda que não haja carga suficiente Alguns modelos, inclusive, entram em "modo de segurança" para acionar o compressor do ar-condicionado só quando a carga estiver ideal, pouco depois da partida. "Em algumas situações o carro nem vai ligar o ar e vai dar preferência para o motor", afirma o mecânico.

Portanto, pode-se ligar o motor do carro mesmo que o ar-condicionado esteja acionado, desde que o veículo não tenha mais de 15 anos de uso "Uma dica é deixar o seletor no modo ventilação, com o ar desligado, quando o destino estiver próximo. Isso ajuda a evitar que o evaporador fique úmido e traga fungos e mau cheiro para a cabine", conclui Miyazaki.

Pastilhas e discos de freio são novos e estão com ruído, o que fazer?

A chiadeira começou logo depois que você acabou de trocar as pastilhas e os discos de freios do seu automóvelç. Mas por que isso acontece? "Ruídos ocasionados pelo conjunto de freio dificilmente estão relacionados com os discos Na maioria dos carros o problema é com a qualidade das pastilhas", diz o engenheiro Rubens Venosa

As pastilhas mais baratas contém pó de ferro em sua composição para dissipar calor. O pó se solta e leva embora com ele a alta temperatura, o que também causa o ruído. Já existem pastilhas melhores e mais caras que vêm com uma placa antirruído, embora o som desagradável não interfira na eficiência da frenagem.

O consultor lembra que pode haver casos mais específicos, e raríssimos, onde o problema é o de uma pinça engripada, que faz com que o veículo rode "semitravado" Também pode haver aquecimento das peças, causando o indesejável barulho metálico.

A dica ao trocar pastilhas e discos é limpar e lubrificar os pinos das pinças para evitar travamentos Mas nem sempre o diagnóstico é simples: "Pelo tamanho da pastilha e formato da pinça de freio, a peça de um fabricante pode ficar bem em um carro, e não em outro. Não pode é haver é oscilação na peça", diz o engenheiro.

"Em média, troca-se as pastilhas com 20 a 25 mil km, e os discos na segunda troca de pastilhas. O prazo pode cair para 15 mil km se o carro for apenas de uso urbano."

TEM ALGUMA DÚVIDA? Envie para autoesporte@edglobo.com.br ou para o WhatsApp *(11) 94507-0294*

THINKSTOCK

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de setembro

		SETEMBRO 2017	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO (%) AGO/SET
1	CHEVROLET ONIX	17.236	18.513	134 217	-6,9%
2	RENAULT KWID	10 358	2.890	13 603	258,4%
3	FORD KA	8.727	7 631	68.256	14,3%
4	HYUNDAI HB20	8.530	10.377	79 365	-17,8%
5	CHEVROLET PRISMA	6 123	7 412	51 035	-17,4%
6	TOYOTA COROLLA	6.036	6 679	48 151	-9,6%
7	VOLKSWAGEN GOL	6.026	6.824	55.295	-11,7%
8	VOLKSWAGEN FOX/CROSSFOX	4 860	5.182	34 653	-6,2%
9	FIAT STRADA	4 621	5.108	37.277	-9,5%
10	JEEP COMPASS	4.177	4.195	34.526	-0,4%
11	FIAT ARGO	4 124	4 075	13.163	1,2%
12	RENAULT SANDERO	3 967	6 064	55 560	-34,5%
13	FIAT TORO	3.918	4 793	38.425	-18,2%
14	VOLKSWAGEN VOYAGE	3.823	4 063	29 960	-5,9%
15	HONDA HR-V	3 780	4.419	34.926	-14,4%
16	FIAT MOBI	3 602	5 363	38.898	-32,8%
17	HYUNDAI CRETA	3 466	4 379	28.335	-20,8%
18	NISSAN KICKS	3.448	3 469	22 155	-0,6%
19	VOLKSWAGEN SAVEIRO	3.292	4.085	31 194	-19,4%
20	FIAT UNO	3.194	3 539	30.284	-9,7%

*ACUMULADO ATÉ SETEMBRO DE 2017

NOVO KWID DESBANCA HB20

Em menos de dois meses nas lojas, o Renault Kwid já mostrou a que veio: ser um dos carros mais vendidos do Brasil. Com mais de 10 mil unidades emplacadas em setembro, o novo compacto de entrada da marca francesa não só deixou o principal concorrente direto para trás – as vendas de Fiat Mobi caíram mais de 32% – como também desbancou o Hyundai HB20 (-17,8%) na segunda posição do ranking. Na verdade, até mesmo o Ford Ka, impulsionado pelas promoções, vendeu mais que o hatch da marca sul-coreana, que acabou na quarta posição do ranking. Mas o maior efeito colateral da chegada do Kwid ao mercado foi sentido dentro de casa, com a queda das vendas do hatch Renault Sandero. Há meses, ele estava muito bem no TOP 5, mas acabou caindo drasticamente para a 12ª posição, um recuo de 34,6% nos emplacamentos.

RENAULT NO TOP 4

Graças ao Kwid, a Renault abocanhou uma parte maior do mercado de automóveis novos no país em setembro. A marca subiu da sétima para a quarta posição no ranking, deixando para trás Hyundai (-15,6%) e Ford, mesmo com alta de 1,2% nas vendas. Outro destaque foi a Mercedes-Benz, com um crescimento de 46% nos emplacamentos, em especial do Classe C.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês

		SETEMBRO 2017	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017*	VARIAÇÃO (%) AGO/SET	PARTICIPAÇÃO NO ANO (%)
1	CHEVROLET	35 249	38 289	282 826	-7,9%	17,9%
2	FIAT	25.212	29 303	214.208	-13,9%	13,6%
3	VOLKSWAGEN	23 252	26 240	197 153	-11,4%	12,5%
4	RENAULT	20 489	16.372	122 632	25,1%	7,8%
5	FORD	18 781	18.549	146.878	1,2%	9,3%
6	HYUNDAI	16.912	20.046	147.380	-15,6%	9,3%
7	TOYOTA	15 191	18 450	138 166	-17,6%	8,7%
8	HONDA	9.674	11.893	96.486	-18,6%	6,1%
9	NISSAN	7.708	6 946	53 806	10,9%	3,4%
10	JEEP	7.198	8.800	63.718	-18,2%	4%
11	PEUGEOT	2.415	2.729	19.128	-11,5%	1,2%
12	MITSUBISHI	2 220	2.490	16 559	-10,8%	1%
13	MERCEDES	2 198	1.503	11 197	46,2%	0,7%
14	CITROËN	1.647	1.889	16 650	-12,8%	1,0%
15	AUDI	839	935	7.170	-10,2%	0,4%

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos dos carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês e desde o começo deste ano

HATCH COMPACTO

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	CHEVROLET **ONIX**	17.236	134.217	-6,9%
2	RENAULT **KWID**	10.358	13.603	258,4%
3	FORD **KA**	8.727	68 256	14,3%
4	HYUNDAI **HB20**	8.530	79.365	-17,8%
5	VOLKSWAGEN **GOL**	6.026	55.295	-11,7%

Quem diria! Mal chegou às lojas e o Kwid já se tornou o segundo carro mais vendido do Brasil, atrás apenas do Chevrolet Onix.

HATCH MÉDIO

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	CHEVROLET **CRUZE SPORT6**	847	4 748	-25,1%
2	FORD **FOCUS**	544	1.596	-18,1%
3	TOYOTA **PRIUS**	495	2.994	-41,3%
4	VOLKSWAGEN **GOLF**	351	3.108	-45,3%
5	PEUGEOT **308**	47	728	0%

Com poucas novidades no segmento, os hatches médios sofreram uma baixa generalizada em setembro. A pior é a do Golf

MONOVOLUME E PERUA

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	CHEVROLET **SPIN**	2 340	17 698	12,0%
2	HONDA **FIT**	1.158	17.451	-36,3%
3	FIAT **DOBLÒ**	633	3.291	70,6%
4	CITROËN **AIRCROSS**	597	6.046	-18,4%
5	FIAT **WEEKEND**	221	2.732	-25%

Uma das únicas opções com sete lugares abaixo dos R$ 80 mil, a Spin cresceu em vendas

SEDÃ COMPACTO

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	CHEVROLET **PRISMA**	6.123	51.035	-17,4%
2	VOLKSWAGEN **VOYAGE**	3.823	29.960	-5,9%
3	RENAULT **LOGAN**	3 191	19.553	-2,3%
4	HYUNDAI **HB20S**	2.796	23.087	-7,4%
5	FORD **KA SEDAN**	2.625	20.165	-7,9%

Mesmo sem grandes atualizações, o Voyage segue entre os carros mais vendidos do Brasil

SEDÃ MÉDIO

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	TOYOTA **COROLLA**	6.036	48.151	-9,6%
2	HONDA **CIVIC**	1.901	20.247	-4,6%
3	CHEVROLET **CRUZE**	1.650	14 283	-15,3%
4	VOLKSWAGEN **JETTA**	932	5.673	-19,1%
5	FORD **FOCUS SEDAN**	422	4 262	-37%

O Corolla é o líder absoluto no segmento Mesmo com queda, ele vendeu três vezes mais que o Civic

SEDÃ PREMIUM

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	MERCEDES **CLASSE C**	1.331	4.337	113,3%
2	FORD **FUSION**	329	3.190	-18,7%
3	BMW **SÉRIE 3**	257	2.476	-32%
4	AUD **A3 SEDAN**	248	2 071	-2,7%
5	AUD **A4**	82	728	-15,4%

O Classe C mais que dobrou nas vendas em setembro, mais do que muito sedã médio por aí.

UTILITÁRIO

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	HONDA **HR-V**	3.780	34 926	-14,4%
2	HYUNDAI **CRETA**	3.466	28 335	-20,8%
3	NISSAN **KICKS**	3.448	22.155	-0,6%
4	FORD **ECOSPORT**	3.159	21 531	15,8%
5	JEEP **RENEGADE**	3.009	28.549	-34,2%

A renovação fez bem ao Eco, que voltou a subir no ranking e até superou o Renegade em vendas

UTILITÁRIO PREMIUM

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	JEEP **COMPASS**	4.177	34.526	-0,4%
2	TOYOTA **SW4**	865	9 208	-14,4%
3	HYUNDAI **IX35**	839	7.515	-19,1%
4	MITSUBISHI **OUTLANDER**	695	3.935	17,4%
5	MITSUBISHI **ASX**	630	3 447	-18,4%

O Outlander foi o único no segmento a crescer. Ele ultrapassou, inclusive, o ASX, SUV menor e mais barato da Mitsubishi.

PICAPE

	MODELO	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	FIAT **STRADA**	4 621	37 277	-9,5%
2	FIAT **TORO**	3.918	38.425	-18,2%
3	VOLKSWAGEN **SAVEIRO**	3.292	31.194	-19,4%
4	CHEVROLET **S10**	2.866	22.222	-0,7%
5	TOYOTA **HILUX**	2 694	24.577	-7,8%

Sem crescer ou cair em vendas, a S10 foi a única a subir uma posição no ranking e ultrapassar a Hilux em vendas

PARABÉNS, SPORT6!

GABRIEL AGUIAR (gaguiar@edglobo.com.br)

A nova geração do Cruze estreou no Brasil em meados de 2016 e não demorou muito para a versão hatch (ou Sport6, como você preferir) dar as caras por aqui: o lançamento oficial aconteceu em novembro daquele mesmo ano. Além da plataforma nova – que garantiu mais espaço interno –, o modelo recebeu o eficiente motor flex 1.4 turbo com 153 cv e câmbio automático de seis marchas.

O QUE MUDOU DESDE ENTÃO?

Há cerca de dois meses, a Chevrolet apresentou a linha 2018 do modelo. O visual continuou praticamente igual, mas lá vai uma dica para reconhecer a novidade pelas ruas: os retrovisores ganharam repetidores de setas. E só! Pelo menos o conteúdo ficou mais recheado, a exemplo do "irmão" sedã, com ajuste de altura dos faróis como item de série desde a configuração de entrada LT – antes, a função só estava disponível a partir da versão LTZ.

Como está o segmento?

Em 2016, o Cruze Sport6 de primeira geração era "apenas" o terceiro hatch médio mais vendido do Brasil. Só que isso ficou para trás: no acumulado desde janeiro, o modelo da Chevrolet é líder disparado, seguido por Ford Focus e Volkswagen Golf.

ALTA NOS PREÇOS

VERSÃO	NOV. 2016	OUT. 2017	VARIAÇÃO
LT	R$ 89.990	R$ 92.990	+3,3%
LTZ	R$ 101.190	R$ 105.990	+4,7%
LTZ Plus	R$ 110.990	R$ 115.990	+4,5%

NAS LOJAS

Está com pressa para levar o modelo para casa? Aproveite, pois há unidades a pronta entrega em todo o país, com diferentes opções de versões e cores. Além dos descontos, há condições especiais de financiamento com 60% de entrada e saldo em 18 parcelas sem juros ou 24 parcelas com taxa de 0,99% ao mês. E há unidades 17/17, que são ofertadas a preços menores e pagamento com 67% de entrada e saldo em 30 vezes sem juros.

RECALL E MANUTENÇÃO

Para alegria dos proprietários (e dos possíveis interessados, é claro), a segunda geração do Cruze Sport6 não foi convocada em nenhuma campanha de recall. Com garantia de três anos e revisões a preços fixos, o modelo custará um total de R$ 1.212 nos primeiros 30 mil quilômetros. A desvalorização do hatch após um ano é de 13,2%. Já a apólice de seguro é de R$ 2 652, de acordo com o Saucedo Seguros, contra os R$ 3.071 pedidos pela versão sedã.

Cruze Sport6 é mais gostoso de guiar que a versão sedã

Motor flex 1.4 turbo de até 153 cv de potência confere boa agilidade

Há bons itens na opção topo de linha e amplo espaço interno para todos

Faltam aletas atrás do volante para trocas de marchas

Pela proposta esportiva, o hatch merecia interior escurecido

Não há ar digital com duas zonas nem mesmo na cara versão LTZ Plus

VENDAS PELO BRASIL DESDE NOVEMBRO DE 2016*

SUDESTE 3.205
SP **2.379**
MG **470**
RJ **232**
ES **124**

SUL 1.956
PR **740**
RS **677**
SC **539**

NORDESTE 386 (6,4%)
BA **114**
PE **69**
CE **58**
PB **39**
AL **29**
RN **26**
SE **23**
MA **14**
PI **14**

CENTRO-OESTE 335 (5,6%)
DF **171**
GO **107**
MS **41**
MT **16**

NORTE 107 (1,8%)
PA **49**
AM **25**
TO **13**
RO **9**
AP **8**
AC **2**
RR **1**

De acordo com a própria Chevrolet, os compradores do Cruze Sport6 focam em design e segurança, sendo 65% deles casados e 52% com filhos. Além disso, as configuração topo de linha LTZ e LTZ Plus dominam cerca de 60% dos emplacamentos, contra os 40% da versão de entrada LT.

* Número de unidades comercializadas até 10/10/2017, segundo a Fenabrave

LEO SPOSITO

Preços da tabela atualizados até 15/10/2017

Tabela inteligente

Carro premium do ano

Sedã premium

Motor do ano 2.0 ou maior

Cupê

SUV de luxo

A1 Sportback Attraction	1.4	G	AT7	125	**113 990**
A1 Sportback Ambition	1.8	G	AT7	192	**128 990**
A3 Sedan Attraction	1.4	F	A6	150	**118 990**
A3 Sedan Ambiente	1.4	F	A6	150	**127 990**
A3 Sedan Ambition	2.0	G	AT6	220	**160 990**
A3 Sportback Ambiente	1.4	G	AT7	122	**128 990**
A4 Avant Ambiente	2.0	G	AT7	190	**191 990**
A4 Sedan Attraction	2.0	G	AT7	190	**165 990**
A4 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	190	**186.990**
A4 Sedan Ambition	2.0	G	AT7	252	**248 990**
A5 Sportback Ambiente	2.0	G	A7	190	**213.990**
A5 Sportback Ambition	2.0	G	A7	190	**239 990**
A5 Sportback Ambition Plus	2.0	G	A7	190	**268 990**
A5 Sportback Attraction	2.0	G	A7	190	**189 990**
A6 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	252	**300 990**
A6 Sedan Ambition	3.0	G	AT7	333	**347 990**
A6 Sedan Ambition Plus	3.0	G	AT7	333	**372 990**
A6 All Road	3.0	G	AT7	320	**418 990**
A7 Sportback Ambition	3.0	G	AT7	310	**425 990**
A8 Longo	3.0	G	A8	310	**511.990**
A8 Longo	6.3	G	A8	500	**867 990**
A8 Sedan	4.0	G	A8	435	**621 990**
Q3 Attraction	1.4	F	AT6	150	**150.990**
Q3 Attraction Plus	1.4	F	AT6	150	**146 990**
Q3 Ambiente	1.4	F	AT6	150	**164.990**
Q3 Ambiente Plus	1.4	F	AT6	150	**159.990**
Q3 Ambition	1.4	F	AT6	150	**170.190**
Q3 Ambiente	2.0	G	AT7	180	**189.990**
Q3 Ambition	2.0	G	AT7	220	**210.990**
Q5 Attraction	2.0	G	AT7	252	**244 990**
Q5 Ambiente	2.0	G	AT7	252	**274.990**
Q5 Ambition	2.0	G	AT7	252	**292.990**
Q7 Ambition	3.0	G	A8	333	**416 990**
Q7 Ambition	3.0	D	A8	333	**416 990**
RS Q3	2.5	G	AT7	310	**332 990**
RS 6 Avant	4.0	G	A8	560	**689 990**
RS 7 Sportback	4.0	G	A8	560	**750 990**
R8 Coupé Plus	5.2	G	AT7	550	**1.170 990**
S8 Sedan	4.0	G	A8	605	**889 990**
TT Coupé Attraction	2.0	G	AT6	230	**233.990**
TT Coupé Ambition	2.0	G	AT6	230	**267 990**
TT Roadster Ambition	2.0	G	AT6	230	**285 990**
TTS Coupé	2.0	G	AT6	286	**318 990**
TTS Roadster	2.0	G	AT6	286	**336.990**

Continental Flying Spur	6.0	G	A6	560	**920.000**
Continental GT V8	4.0	G	A8	507	**925.000**
Continental GT V8S	4.0	G	A8	521	**985.000**
Continental GT 2p.	6.0	G	A8	507	**1.120.000**
Continental GT Speed	6.0	G	A8	635	**1.295.000**
Continental GT Conversível 2p.	6.0	G	A6	567	**1.296.000**
New Flying V8	4.0	G	A8	528	**1.450.000**

M140i	3.0	G	A8	340	**284.950**
220i Active Tourer	2.0	F	A8	192	**171.950**
320i Sport	2.0	F	A8	184	**164.950**
320i Sport GP	2.0	F	A8	184	**175 950**
320i M Sport	2.0	F	A8	184	**189 950**
320i GT Sport	2.0	G	A8	184	**199 950**
328i Sport GP	2.0	F	A8	245	**211.950**
328i M Sport	2.0	F	A8	245	**249 950**
430i Gran Coupé M Sport	2.0	G	A8	252	**279.950**
430i Cabrio Sport	2.0	G	A8	252	**294.950**
530i M Sport	2.0	G	A8	252	**314.950**
540i M Sport	2.0	G	A8	252	**399.950**
750Li M Sport	4.4	G	A8	450	**759.950**
i3 Rex	E	H	A1	170	**169.950**
i3 Rex Full	E	H	A1	170	**179.950**
i8	H	H	A6	367	**799.950**
M2 Coupé	3.0	G	AT7	370	**379.950**
X1 sDrive20i GP	2.0	F	A8	192	**184.950**
X1 sDrive20i X Line	2.0	F	A8	192	**199 950**
X1 sDrive25i Sport	2.0	F	A8	231	**219.950**
X3 xDrive20i X Line	2.0	G	A8	184	**254.950**
X3 xDrive35i M Sport	3.0	G	A8	306	**325.950**
X4 xDrive28i X Line	2.0	G	A8	245	**324.950**
X5 xDrive35i Full	3.0	G	A8	306	**419.950**
X5 xDrive30d	3.0	D	A8	258	**429.950**
X5 xDrive30d (7 lugares)	3.0	D	A8	258	**436 950**
X5 xDrive30d (entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	**439 950**
X5 xDrive30d (7 lugares e entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	**446 950**
X6 xDrive35i	3.0	G	A8	306	**454.950**
X6 xDrive35i (entretenimento traseiro)	3.0	G	A8	306	**464.950**

Celer	1.5	F	M5	108	**38 990**
Celer	1.5	F	M5	108	**41.490**
Celer Act	1.5	F	M5	108	**42.490**
Celer Sedan Act	1.5	F	M5	108	**43.490**
New QQ Smile	1.0	F	M5	75	**25 990**
New QQ Look	1.0	F	M5	75	**29 990**
New QQ Act	1.0	F	M5	75	**31.490**

Este selo indica os eleitos no Qual Comprar, edição especial com análise de todos os carros de até R$ 350 mil à venda no país

O selo aponta os eleitos como os melhores lançamentos do ano de acordo com Autoesporte e um júri especializado

TIPOS DE CÂMBIOS:

- **M** Câmbio manual
- **A** Câmbio automático
- **AT** Câmbio automatizado
- **TD** Transmissão direta
- **CVT** Transmissão continuamente variável

LEGENDA:

- **G** Gasolina
- **F** Flex
- **D** Diesel
- **H** Híbrido
- **E** Elétrico
- **SC** Supercharged
- ***** Preço em dólar
- **CE** Cabine estendida
- **CS** Cabine simples
- **CD** Cabine dupla
- **()** Opcional comum a todas as versões

CHEVROLET

Camaro SS	6.2	G	A6	406	**310.000**
Camaro Conversível SS Conversível	6.2	G	A6	406	**343 000**
Cobalt LT	1.4	F	M5	102	**57 190**
Cobalt LTZ	1.4	F	M5	102	**62 890**
Cobalt LTZ	1.8	F	M5	111	**64 390**
Cobalt LTZ	1.8	F	A6	111	**68.570**
Cobalt Elite	1.8	F	A6	108	**71.490**
Cruze Sport6 LT	1.8	F	A6	144	**91.890**
Cruze Sport6 LTZ	1.8	F	A6	144	**103.990**
Cruze Sedan LT	1.4	F	A6	153	**92 990**
Cruze Sedan LTZ	1.4	F	A6	153	**104.990**
Montana LS	1.4	F	M5	99	**47 690**
Montana Sport	1.4	F	M5	99	**57.890**
Onix Joy	1.0	F	M6	80	**41 690**
Onix LT	1.0	F	M6	80	**46 150**
Onix LT	1.4	F	M6	106	**51 050**
Onix LT	1.4	F	A6	106	**56.190**
Onix LTZ	1.4	F	M6	106	**56 650**
Onix LTZ	1.4	F	A6	106	**61.950**
Onix Activ	1.4	F	M6	106	**59.950**
Onix Activ	1.4	F	A6	106	**65.250**
Onix Effect	1.4	F	M6	106	**54 990**
Prisma Joy	1.0	F	M6	80	**45.790**
Prisma LT	1.4	F	M6	106	**55.190**
Prisma LT	1.4	F	A6	106	**60.550**
Prisma LTZ	1.4	F	M6	106	**60 990**
Prisma LTZ	1.4	F	A6	106	**67.050**
S10 CD LT	2.5	F	M6	206	**107 990**
S10 CD LTZ	2.5	F	M6	206	**122.990**
S10 CD LT 4x4	2.5	F	A6	206	**116.990**
S10 CD LTZ 4x4	2.5	F	A6	206	**130.990**
S10 CS LS	2.8	D	M6	200	**118.110**
S10 CD LT	2.8	D	M6	200	**133.460**
S10 CD LT 4x4	2.8	D	M6	200	**146 690**
S10 CD LT 4x4	2.8	D	A6	200	**153 990**
S10 CD LS 4x4	2.8	D	M6	200	**130 690**
S10 CD LTZ 4x4	2.8	D	A6	200	**171.990**
S10 CD Chassis Cab LS 4x4	2.8	D	M6	200	**111.690**
S10 CD High Country Turbo 4x4	2.8	D	A6	200	**179 590**
Spin LS	1.8	F	M6	108	**59 990**
Spin LT	1.8	F	M5	108	**63.590**
Spin LTZ	1.8	F	M5	108	**69 990**
Spin LTZ	1.8	F	A6	108	**73.990**
Spin Activ	1.8	F	A6	108	**73 490**
Spin Advantage	1.8	F	A6	108	**68.670**
Tracker LT	1.4	F	A6	153	**82 990**
Tracker LTZ	1.4	F	A6	153	**93.490**
Trailblazer LTZ	3.6	G	A6	277	**173 990**
Trailblazer LTZ	2.8	D	A6	200	**205.990**

CHRYSLER

300C	3.6	G	A8	296	**224 900**

CITROËN

Aircross Start	1.6	F	M5	122	**56 490**
Aircross Business	1.6	F	M5	122	**61 695**
Aircross Live	1.6	F	M5	93	**63.990**
Aircross Live	1.6	F	A4	122	**67 990**
Aircross Feel	1.6	F	A4	122	**69.990**
Aircross Shine Business	1.6	F	A4	122	**69 990**
Aircross Shine	1.6	F	A4	122	**76.700**
C3 Attraction	1.6	F	A6	118	**58 540**
C3 PureTech Origine	1.2	F	M5	90	**48.490**
C3 PureTech Attraction	1.2	F	M5	90	**52 540**
C3 PureTech Tendance	1.2	F	M5	90	**55.940**
C3 Style Edition	1.2	F	A4	90	**61.480**
C3 Tendance	1.6	F	A6	118	**61.940**
C3 Exclusive	1.6	F	A6	118	**65 490**
C4 Lounge Origine Business	1.6	F	A6	173	**69 990**
C4 Lounge Origine	1.6	F	A6	173	**86.290**
C4 Lounge S	1.6	F	A6	173	**89 990**
C4 Lounge Tendance	1.6	F	A6	173	**90 290**
C4 Lounge Exclusive	1.6	F	A6	173	**99.790**
C4 Picasso Seduction	1.6	G	A6	165	**121.400**
C4 Picasso Intensive	1.6	G	A6	165	**132 000**
Grand C4 Picasso Seduction	1.6	G	A6	165	**131.400**
Grand C4 Picasso Intensive	1.6	G	A6	165	**142.000**

DODGE

Journey R/T	3.6	G	A6	280	**142.900**

FERRARI

California T	3.9	G	AT7	560	**1.900 000**
F12 Berlinetta	6.3	G	AT7	740	**3 600 000**
488 GTB	3.9	G	AT7	670	**2.700 000**
488 Spider	3.9	G	AT7	670	**3.400.000**

FIAT

500 Cult	1.4	F	M5	88	**56 900**
Argo Drive	1.0	F	M5	77	**46 800**
Argo Drive	1.3	F	M5	109	**53 900**
Argo Drive	1.3	F	AT5	109	**58 900**
Argo Precision	1.8	F	M5	139	**61.800**
Argo HGT	1.8	F	M5	139	**64 600**
Argo Precision	1.8	F	A6	139	**67 800**
Argo HGT	1.8	F	A6	139	**70.600**
Doblò Adventure	1.8	F	M5	132	**91.990**
Doblò Essence	1.8	F	M5	86	**82 990**
Doblò Essence (7 lugares)	1.8	F	M5	132	**83 990**
Fiorino	1.4	F	M5	88	**56 990**
Fiorino Hard Working EVO	1.4	F	M5	88	**64 490**
Grand Siena Attractive	1.0	F	M5	75	**45.790**
Grand Siena Attractive	1.4	F	M5	88	**53 290**
Grand Siena	1.6	F	M5	115	**54.990**
Grand Siena Essence	1.6	F	M5	115	**58.690**
Grand Siena	1.6	F	AT5	115	**58.990**
Grand Siena Essence	1.6	F	AT5	115	**62 990**
Mobi Easy	1.0	F	M5	75	**34.210**
Mobi Like	1.0	F	M5	75	**40 190**
Mobi Way	1.0	F	M5	75	**41 790**
Mobi Drive	1.0	F	M5	77	**41 790**
Mobi Drive	1.0	F	AT5	77	**45.990**
Uno Drive	1.0	F	M5	77	**43.990**
Uno Way	1.0	F	M5	77	**45.290**
Uno Way	1.3	F	M5	109	**50.390**
Uno Sporting	1.3	F	M5	109	**52.390**
Uno Way Dualogic	1.3	F	AT5	109	**54.990**
Uno Sporting Dualogic	1.3	F	AT5	109	**56.990**
Palio Fire	1.0	F	M5	75	**34.680**
Palio Fire Way	1.0	F	M5	75	**36.100**
Palio Attractive	1.0	F	M5	75	**45 240**
Palio Attractive	1.4	F	M5	88	**49.040**
Palio Essence	1.6	F	M5	117	**54.270**
Palio Sporting	1.6	F	M5	117	**56.960**
Punto Attractive	1.4	F	M5	85	**53.310**
Punto Essence	1.6	F	M5	115	**59.410**
Punto Essence Dualogic	1.6	F	M5	115	**63.670**
Punto Blackmotion	1.8	F	M5	130	**65.670**
Punto Blackmotion Dualogic	1.8	F	M5	130	**69.680**
Strada Working	1.4	F	M5	86	**47.990**
Strada Hard Working	1.4	F	M5	86	**54.090**
Strada Hard Working CE	1.4	F	M5	86	**61.390**
Strada Hard Working CD	1.4	F	M5	86	**64.890**
Strada Adventure CE	1.8	F	M5	132	**72.990**
Strada Adventure CD	1.8	F	M5	132	**76.690**
Toro Freedom	1.8	F	A6	139	**90.990**
Toro Freedom	2.4	F	A9	170	**100 270**
Toro Freedom	2.0	D	M6	170	**106.990**
Toro Freedom 4x4	2.0	D	M6	170	**115.690**
Toro BlackJack	2.4	F	A9	186	**122.990**
Toro Freedom 4x4	2.0	D	A9	170	**120.890**
Toro Volcano	2.0	D	A9	170	**134.390**
Weekend Attractive	1.4	F	M5	86	**60 390**
Weekend Adventure	1.8	F	M5	132	**75.990**

FORD

EcoSport SE	1.5	F	M5	115	**73 990**
EcoSport SE	1.5	F	A6	115	**78.990**
EcoSport FreeStyle	1.5	F	M5	115	**81 490**
EcoSport FreeStyle	1.5	F	A6	115	**86.490**
EcoSport Titanium	2.0	F	A6	146	**93.990**
Edge Titanium	3.5	G	A6	284	**236.100**
Focus SE	1.6	F	M5	135	**74 600**
Focus SE Plus	1.6	F	M5	135	**84 900**
Focus SE Plus	2.0	F	AT6	178	**89 900**
Focus Titanium Powershift	2.0	F	AT6	178	**100 900**
Focus Titanium Plus Powershift	2.0	F	AT6	178	**106 900**
Focus Fastback SE	2.0	F	AT6	178	**81 900**
Focus Fastback SE Plus	2.0	F	AT6	178	**89 900**
Focus Fastback Titanium	2.0	F	AT6	178	**99 900**
Focus Fastback Titanium Plus	2.0	F	AT6	178	**105.900**
Fusion SE	2.5	F	A6	175	**119 900**
Fusion EcoBoost SEL	2.0	G	A6	234	**125 900**

QUAL COMPRAR — Hatch médio: Cruze Sport6 LTZ; Cruze Sedan LTZ

QUAL COMPRAR — Sedã médio: Onix LTZ

QUAL COMPRAR — Picape: S10 CD LTZ

PICAPE — Picape do ano: Toro Freedom

Fusion EcoBoost AWD	2.0	G	A6	234	**155 900**
Fusion EcoBoost FWD	2.0	G	A6	234	**138 900**
Fusion Titanium Hybrid	2.0	H	CVT	190	**160 900**
Ka SE	1.0	F	M5	85	**44.780**
Ka SE Plus	1.0	F	M5	85	**46 290**
Ka SEL	1.0	F	M5	85	**50.090**
Ka SE	1.5	F	M5	105	**49 090**
Ka SE Plus	1.5	F	M5	105	**50.590**
Ka SEL	1.5	F	M5	105	**54 390**
Ka Trail	1.0	F	M5	85	**48 180**
Ka Trail	1.5	F	M5	110	**52.490**
Ka + SE	1.0	F	M5	85	**47.790**
Ka + SE Plus	1.0	F	M5	85	**49 890**
Ka + SEL	1.0	F	M5	85	**53 990**
Ka + SE	1.5	F	M5	110	**52 390**
Ka + SE Plus	1.5	F	M5	110	**54 490**
Ka + SEL	1.5	F	M5	110	**58 590**
Ka + SEL Plus	1.5	F	M5	110	**61 490**
New Fiesta SE	1.6	F	M5	128	**53 660**
New Fiesta SE Style	1.6	F	M5	128	**56.590**
New Fiesta SE Plus Direct	1.6	F	AT6	128	**58 490**
New Fiesta SEL	1.6	F	M5	128	**58 590**
New Fiesta SEL Style	1.6	F	M5	128	**59.790**
New Fiesta SEL EcoBoost	1.0	G	AT6	125	**66 090**
New Fiesta SEL Powershift	1.6	F	AT6	128	**63 190**
New Fiesta Titanium	1.6	F	M5	128	**65.490**
New Fiesta Titanium Powershift	1.6	F	AT6	128	**68 990**
New Fiesta Titanium Plus Powershift	1.6	F	AT6	128	**73 090**
New Fiesta Titanium Plus EcoBoost	1.0	G	AT6	125	**73 990**
New Fiesta SE	1.6	F	M5		**56.450**
New Fiesta SE	1.6	F	A6		**72 290**
New Fiesta Titanium	1.6	F	A6		**78 690**
New Fiesta Titanium Plus	1.6	F	A6		**80 890**
Ranger XLS 4x2	2.5	F	M5	173	**106 990**
Ranger XLT 4x2	2.5	F	M5	173	**118 420**
Ranger Limited 4x2	2.5	F	M5	173	**126.490**
Ranger XLS 4x4	2.2	D	M6	160	**148 850**
Ranger XLS 4x4	2.2	D	A6	160	**156.700**
Ranger Sportrac 4x4	2.2	D	A6	160	**162 990**
Ranger XLT 4x4	3.2	D	A6	200	**174.990**
Ranger Limited 4x4	3.2	D	A6	200	**188 890**

Carro do ano

Accord EX	3.5	G	A6	280	**162 500**
City DX	1.5	F	M5	116	**60.900**
City DX	1.5	F	CVT	116	**66.400**
City EX	1.5	F	CVT	116	**75 700**
City LX	1.5	F	CVT	116	**69.000**
City EXL	1.5	F	CVT	116	**81.400**
Civic Sport	2.0	F	M6	155	**87 900**
Civic Sport	2.0	F	CVT	155	**94 900**
Civic EX	2.0	F	CVT	155	**98.400**
Civic EXL	2.0	F	CVT	155	**105 900**
Civic Touring	1.5	G	CVT	173	**124 900**
CR-V EXL 4WD	2.0	F	A5	155	**148.000**
Fit DX	1.5	F	M5	116	**58 700**
Fit Personal	1.5	F	CVT	116	**68.700**
Fit LX	1.5	F	CVT	116	**70 100**
Fit EX	1.5	F	CVT	116	**75.600**
Fit EXL	1.5	F	CVT	116	**80 900**
HR-V LX	1.8	F	M6	140	**80.900**
HR-V LX	1.8	F	CVT	140	**87 900**
HR-V EX	1.8	F	CVT	140	**94 600**
HR-V EXL	1.8	F	CVT	140	**102 900**
HR-V Touring	1.8	F	CVT	140	**107 900**
WR-V EX	1.5	F	CVT	116	**79 400**
WR-V EXL	1.5	F	CVT	116	**83.400**

Motor do ano menor que 2.0

Monovolume

Azera	3.0	G	A6	250	**179 990**
Creta Attitude	1.6	F	M6	130	**74 990**
Creta Pulse	1.6	F	M6	130	**78.790**
Creta Pulse	1.6	F	A6	130	**86.740**
Creta Pulse Plus	1.6	F	A6	130	**89 990**
Creta Prestige	2.0	F	A6	166	**100 990**
Elantra Básica	2.0	F	A6	178	**84 900**
Elantra Special Edition	2.0	F	A6	178	**103 990**
Elantra Top	2.0	F	A6	178	**114 990**
Santa Fe 7 lugares	3.3	G	A6	270	**196.702**
HB20 Comfort	1.0	F	M5	80	**43.000**
HB20 Comfort Plus	1.0	F	M5	80	**46.330**
HB20 HB20 5 anos	1.0	F	M5	80	**49.630**
HB20 Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	**50.330**
HB20 Comfort Plus	1.6	F	M6	128	**52.880**

SUV

HB20 Comfort Plus	1.6	F	A6	128	**57.380**
HB20 HB20 5 anos	1.6	F	A6	128	**60 680**
HB20 R Spec	1.6	F	A6	128	**62.430**
HB20 Premium	1.6	F	A6	128	**65.230**
HB20S Comfort Plus	1.0	F	M5	80	**50.265**
HB20S HB20S 5 anos blueMedia	1.0	F	M5	80	**54.015**
HB20S Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	**54.265**
HB20S Comfort Plus	1.6	F	M6	128	**56.815**
HB20S Comfort Plus	1.6	F	A6	128	**61.315**
HB20S HB20S 5 anos blueMedia	1.6	F	A6	128	**65.115**
HB20S Premium	1.6	F	A6	128	**69.265**
HB20X Style	1.6	F	M6	128	**59.845**
HB20X Style	1.6	F	A6	128	**64.345**
HB20X Premium	1.6	F	A6	128	**70.045**
iX35 Entrada	2.0	F	A6	167	**99 990**
iX35 GL	2.0	F	A6	167	**109 050**
iX35 GLS	2.0	F	A6	167	**131.290**
Tucson GLS	2.0	F	A4	146	**74 990**
New Tucson GL	1.6	G	A7	177	**134 900**
New Tucson GLS	1.6	G	A7	177	**140.970**
New Tucson Edição Especial	1.6	G	A7	177	**159.600**

Hatch compacto

J5	1.5	G	M5	125	**60 990**
J6 7S	2.0	F	M5	160	**66 990**
T40	1.5	F	M5	127	**57 990**
T5	1.5	F	M6	127	**67 990**
T5 CVT	1.5	G	CVT	127	**72 990**
T6	2.0	F	M5	160	**69 990**
T8	2.0	G	M5	175	**109.900**

Sedã compacto

F-Pace Prestige	2.0	D	A8	180	**322 400**
F-Pace Prestige	2.0	G	A8	250	**301.400**
F-Pace R-Sport	3.0	G	A8	340	**351.400**
F-Pace S	3.0	G	A8	380	**408.400**
F-Type Coupé S	3.0	G	A8	380	**537 793**
F-Type Coupé	3.0	G	A8	340	**459 092**
F-Type Cabrio S	3.0	G	A8	380	**543 071**
F-Type Coupé R AWD	5.0	G	A8	550	**782 757**
F-Type Coupé SVR	5.0	G	A8	575	**883 112**
F-Type Coupé British Design Edition	3.0	G	A8	380	**537 968**
F-Type Cabrio British Design Edition	3.0	G	A8	380	**546.760**
XE Turbo Pure	2.0	G	A8	240	**192 360**
XE Turbo R-Sport	2.0	G	A8	240	**219 560**
XE S	3.0	G	A8	340	**327 360**
XF Prestige	2.0	G	A8	240	**253 120**
XF R-Sport	2.0	G	A8	240	**273 620**
XF S	3.0	G	A8	380	**368 620**
XJ Portfolio	3.0	G	A8	340	**472.400**
XJ R-Sport	3.0	G	A8	340	**511.255**

Sedã premium

Cherokee Longitude	3.2	G	A9	271	**169 990**
Cherokee Limited	3.2	G	A9	271	**184 990**
Cherokee Trailhawk	3.2	G	A9	271	**199 990**
Compass Sport	2.0	F	A6	166	**107.990**
Compass Sport	2.0	F	A9	170	**117 990**
Compass Longitude	2.0	F	A6	166	**115 990**
Compass Limited	2.0	F	A6	166	**134 990**
Compass Longitude 4X4	2.0	D	A9	170	**142.790**
Compass Limited 4X4	2.0	D	A9	170	**160 990**
Compass Trailhawk 4X4	2.0	D	A9	170	**161 990**
Grand Cherokee Laredo	3.6	G	A8	286	**194 900**
Grand Cherokee Limited	3.6	G	A8	286	**279 900**
Grand Cherokee Limited	3.0	D	A8	241	**289 900**
Renegade PCD	1.8	F	A6	139	**69 990**
Renegade Custom	1.8	F	M5	139	**74 490**
Renegade Sport	1.8	F	M5	139	**82 990**
Renegade Sport	1.8	F	A6	139	**89 990**
Renegade Longitude	1.8	F	A6	139	**94 990**
Renegade Limited	1.8	F	A6	139	**99 990**
Renegade Night Eagle	1.8	F	A6	139	**96 490**
Renegade Custom 4X4	2.0	D	A9	170	**108 990**
Renegade Sport	2.0	D	A9	170	**117 990**
Renegade Longitude	2.0	D	A9	170	**118 690**
Renegade Night Eagle 4X4	2.0	D	A9	170	**120 190**
Renegade Limited 4X4	2.0	D	A9	170	**124 990**
Renegade Trailhawk	2.0	D	A9	170	**129 990**
Wrangler Sport	3.6	G	A5	284	**194.490**
Wrangler Sport Unlimited	3.6	G	A5	284	**204.990**

SUV premium

Cerato EX	1.6	F	A6	128	**79 990**
Grand Carnival EX	3.3	G	A6	270	**259 900**
Mohave EX	3.0	D	A8	256	**239 990**
Picanto EX	1.0	F	M5	80	**40.990**
Picanto EX	1.0	F	A4	80	**51.990**
Quoris EX	3.8	G	A8	294	**269 900**
Soul EX	1.6	F	A6	128	**87 990**
Sportage LX	2.0	F	A6	167	**112 990**
Sportage EX	2.0	F	A6	167	**139 990**
Sorento EX	3.3	G	A6	270	**209 990**
Bongo STD	2.5	D	M6	130	**73.990**

LAMBORGHINI

Aventador LP 700-4	6.5	G	AT7	709	**4 100 000**
Aventador LP 700-4 Roadster	6.5	G	AT7	709	**4.900.000**
Huracán LP 610-4	5.2	G	AT7	610	**2 600 000**
Huracán LP 610-4 Spyder	5.2	G	A7	610	**3.300.000**

LAND ROVER

Discovery Si6 SE	3.0	G	A8	340	**358.000**
Discovery TD6 SE	3.0	D	A8	258	**363 000**
Discovery Si6 HSE	3.0	G	A8	340	**384.000**
Discovery TD6 HSE	3.0	D	A8	258	**389.000**
Discovery Si6 HSE Luxury	3.0	G	A8	340	**424 000**
Discovery TD6 HSE Luxury	3.0	D	A8	258	**429 000**
Discovery Si6 First Edition	3.0	G	A8	340	**460.000**
Discovery TD6 First Edition	3.0	D	A8	258	**465 000**
Discovery Sport SE	2.0	G	A9	240	**221.996**
Discovery Sport TD4 SE	2.0	D	A9	180	**240 596**
Discovery Sport HSE	2.0	G	A9	240	**245.196**
Discovery Sport TD4 HSE	2.0	D	A9	180	**270 496**
Discovery Sport HSE Luxury	2.0	G	A9	240	**277.996**
Discovery Sport TD4 HSE Luxury	2.0	D	A9	180	**301.696**
Range Rover Evoque SE	2.0	G	A9	240	**228.500**
Range Rover Evoque SE Dynamic	2.0	G	A9	240	**243 500**
Range Rover Evoque TD4 SE	2.2	D	A9	180	**249 500**
Range Rover Evoque HSE Dynamic	2.0	G	A9	240	**252 900**
Range Rover Evoque Si4 HSE Dynamic Conversive	2.0	G	A9	240	**292.500**
Range Rover Sport V6 S/CSE	3.0	G	A8	340	**370 500**
Range Rover Sport SDV6 S	3.0	D	A8	306	**392.100**
Range Rover Sport SDV6 SE	3.0	D	A8	306	**422.400**
Range Rover Sport SDV6 HSE	3.0	D	A8	306	**467 600**
Range Rover Sport HSE Dynamic	3.0	D	A8	306	**496 200**
Range Rover Sport V6 S/C A/B Dynamic 380PS	3.0	G	A8	380	**502.700**
Range Rover Sport HSE Dynamic	5.0	G	A8	510	**526 200**
Range Rover Sport HSE Dynamic	4.4	G	A8	339	**537 300**
Range Rover Sport SVR	5.0	G	A8	550	**725.100**
Range Rover Vogue TDV6	3.0	D	A8	258	**567.400**
Range Rover Vogue SDV8 SE	4.4	D	A8	340	**677 500**
Range Rover Vogue SDV8 AB	4.4	D	A8	340	**705.700**
Range Rover Vogue AB	5.0	G	A8	510	**738 900**
Range Rover Vogue SDV8 LWB	4.4	D	A8	339	**782.100**
Range Rover Vogue AB LWB	5.0	G	A8	510	**788.400**
Range Rover Vogue SV Autobiography Dynamic	5.0	G	A8	550	**899.000**
Range Rover Vogue SV Autobiography	5.0	G	A8	550	**1.068 800**

[illegible]

CT 200h Eco	1.8	H	CVT	136	**135.150**
CT 200h	1.8	H	CVT	136	**152 900**
NX 200t	2.0	G	A6	238	**229 470**
NX 200t F Sport	2.0	G	A6	238	**252.270**
ES 350	3.5	G	A6	277	**274 800**
RX 350	3.5	G	A8	305	**340.700**
RX 350 F Sport	3.5	G	A8	305	**358 540**

[illegible]

530	1.5	G	M5	103	**37 990**
530 Talent	1.5	G	M5	103	**39.990**
X60 Talent	1.8	G	M5	128	**67.990**
X60 VIP	1.8	G	CVT	128	**77.990**

[illegible]

Ghibli	3.0	G	A8	330	**590.000**
Levante	3.0	G	A8	350	**650 000**
Ghibli SQ4	3.0	G	A8	410	**690.000**
Levante S	3.0	G	A8	430	**750 000**
GranTurismo Sport	4.7	G	A6	460	**980 000**
GranCabrio	4.7	G	A6	460	**1.100 000**
GranTurismo MC Stradale	4.7	G	A6	460	**1.100.000**
Quattroporte GTS	3.8	G	A8	530	**1.350.000**

MERCEDES-BENZ

AMG A 45 4M	2.0	G	AT7	381	**318 900**
AMG C 43	3.0	G	A9	367	**379 900**
AMG C 43 Coupé	3.0	G	A9	367	**388 900**
AMG C 63	4.0	G	A7	510	**495 900**
AMG C 63 Coupé	4.0	G	A7	510	**559 900**
AMG C 63 S	4.0	G	A7	510	**551.900**
AMG C 63 S Coupé	4.0	G	AT7	510	**559 900**
AMG GLS 63 4MATIC	5.4	G	A7	612	**890 900**
AMG CLA 45 4M	2.0	G	A7	381	**344 900**
AMG E 43 4M	3.0	G	A9	401	**499 900**
AMG E 63 S 4M	4,0	G	A9	612	**699 900**
AMG G 63	5.5	G	A7	571	**999 900**
AMG GLE 63 4M	5.5	G	A7	410	**644.900**
AMG GLA 45 4M	2.0	G	AT7	355	**359 900**
AMG GLC 43 4M	3.0	G	A9	362	**390 900**
AMG GLE 43	5.4	G	A9	557	**499 900**
AMG GLE 43 4M Coupé	5.4	G	A9	557	**509 900**
AMG GLE 63 4M Coupé	5.5	G	A9	557	**669 900**
AMG GT C Roadster	4.0	G	A7	462	**1 096 900**
AMG GT R Coupé	4.0	G	A7	462	**1.235 900**
AMG GT S	4.0	G	A7	462	**954 900**
AMG S 63 Coupé 4M	5.5	G	A7	585	**919 900**
AMG S 63 Cabriolet 4M	5.5	G	A7	585	**1.076 900**
AMG SLC 43	3.0	G	A9	367	**380 900**
A 200 ff	1.6	F	AT7	156	**149 900**
A 250 Sport	2.0	G	AT7	218	**210 900**
B 200 ff	1.6	F	AT7	156	**160 900**
C 180 Exclusive	1.6	F	A7	156	**178 900**
C 180 Avantgarde	1.6	F	A7	156	**178 900**
C 180 Coupé Avantgarde	1.6	F	A7	156	**187 900**
C 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	**205 900**
C 300 Sport	2.0	G	A9	245	**248 900**
C 250 Coupé Sport	2.0	G	A7	211	**275 900**
C 300 Estate	2.0	G	A9	245	**273 900**
C 300 Cabriolet	2.0	G	A9	245	**317 900**
CLA 200 ff	1.6	F	A7	156	**172 900**
CLA 250 Sport 4MATIC	2.0	G	A7	211	**230 900**
CLS 400	3.5	G	A7	306	**420 900**
E 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	**329 900**
E 250 Exclusive	2.0	G	A9	211	**339 900**
GLA 200 ff Style	1.6	F	AT7	156	**158 900**
GLA 200 ff Advance	1.6	F	AT7	156	**175 900**
GLA 200 ff Enduro	1.6	F	AT7	156	**203 900**
GLA 250 Sport	2.0	G	AT7	211	**232 900**
GLC 250 4M Highway	2.0	G	AT7	211	**270 900**
GLC 250 4M Sport	2.0	G	A9	211	**304.900**
GLC 250 4M Coupé Highway	2.0	G	A9	211	**303 900**
GLC 250 4M Coupé	2.0	G	A9	211	**317 900**
GLE 350 d 4M Highway	3.0	G	A9	258	**368 900**
GLE 350 d 4M Sport	3.0	D	A9	258	**430 900**
GLE 400 4M Highway	3.0	G	A9	333	**442.900**
GLS 350 d 4M	3.0	D	A9	258	**447 900**
GLS 500 4M	4.6	G	A9	455	**678 900**
Maybach S 500	4.7	G	A7	455	**1.265 900**
S 65L	6.0	G	A7	630	**1.166 900**
S 63L	4.0	G	M7	612	**974 900**
S 560 L	4.0	G	A9	469	**769 900**
SL 400	3.0	G	A9	367	**623 900**
SLC 300	2.0	G	A9	245	**310 900**

[illegible]

Cooper Top 3 P	1.5	G	A6	136	**124.950**
Cooper 3p.	1.5	G	A6	136	**114.950**
Cooper 5p	2.0	G	A6	192	**130.950**
Cooper S Exclusive 5p.	2.0	G	A6	192	**134.950**
Cooper S Top 3p	2.0	G	A6	192	**147.950**
Cooper S Exclusive 3 P	2.0	G	A6	192	**128.950**
Cooper S Top 5p.	2.0	G	A6	192	**153.950**
Cooper S Clubman Exclusive	2.0	G	A8	192	**152.950**
Cooper S Cabrio	2.0	G	A6	192	**164.950**
Cooper S Clubman Top	2.0	G	A8	192	**179.950**
Cooper S Serie Especial	2.0	G	A6	192	**149.950**
John Cooper Works 3p.	2.0	G	A6	231	**169.950**
Cooper Countryman	1.5	G	A8	136	**144.950**
Cooper Countryman S	2.0	G	A8	192	**164.950**
Cooper Countryman S ALL4	2.0	G	A8	192	**192.950**

QUAL CARRO COMPRAR

Hatch compacto premium

[illegible]

ASX 2WD	2.0	F	CVT	170	**102 490**
ASX Outdoor	2.0	F	CVT	170	**106 990**
ASX AWD	2.0	F	CVT	170	**119.490**

ASX S AWD	2.0	F	CVT	160	**122 990**
L200 Triton G.	3 2	D	M5	180	**108 990**
L200 Triton GLX	3 2	D	M5	180	**114 990**
L200 Triton	3 5	F	A5	180	**129 990**
L200 Triton Sport GLS	2 4	D	M6	190	**131 990**
L200 Triton Outdoor	3 2	D	A5	180	**133 990**
L200 Triton	3.2	D	M5	180	**137 990**
L200 Triton Savana	3 2	D	M5	180	**138 990**
L200 Triton Savana	3 2	D	A5	180	**146 990**
L200 Triton	3 2	D	A5	180	**149 990**
L200 Triton Sport HPE	2 4	D	A5	190	**154 990**
L200 Triton Sport HPE Top	2 4	D	A5	190	**174 990**
Lancer HL	2 0	G	CVT	160	**79.990**
Lancer H. E	2 0	G	CVT	160	**92 990**
Lancer GT	2 0	G	CVT	160	**88 190**
Outlander Gasolina	2 0	G	CVT	160	**144.990**
Outlander	3 0	G	A6	240	**162.990**
Outlander GT Full Technology Pack	3 0	G	A6	240	**184 990**
Outlander	2 2	D	A6	165	**181.990**
Outlander Comfort	2 0	G	CVT	160	**151.990**
Outlander Diesel	2 2	D	A6	165	**205.990**
Pajero Outdoor	3 2	D	A5	180	**165.990**
Pajero HPE	3 5	F	A4	205	**165 990**
Pajero HPE	3 2	D	A5	180	**194.990**
Pajero Full HPE 3p. 4x4	3.8	G	A5	250	**197.990**
Pajero Full HPE 3p. 4x4	3 2	D	A5	200	**214 990**
Pajero Full HPE 4x4	3 8	G	A5	250	**227 990**
Pajero Full HPE 4x4	3 2	D	A5	200	**248 990**

NISSAN

Frontier LE 4x4	2 3	D	A7	190	**166 700**
Kicks S	1.6	F	M5	114	**71 990**
Kicks S	1 6	F	CVT	114	**80.490**
Kicks SV	1.6	F	CVT	114	**86 990**
Kicks SL	1 6	F	CVT	114	**95 990**
March S	1 0	F	M5	74	**44.490**
March SV	1 0	F	M5	74	**46.490**
March S	1.6	F	M5	111	**47 990**
March SV	1 6	F	M5	111	**50 990**
March SL	1 6	F	M5	111	**54 990**
March SV	1.6	F	CVT	111	**56 990**
March SL	1 6	F	CVT	111	**60 990**
Sentra S	2 0	F	CVT	111	**82 900**
Sentra SV	2.0	F	CVT	140	**90 900**
Sentra SL	2 0	F	CVT	140	**103 900**
Versa S	1 0	F	M5	77	**50.490**
Versa	1 0	F	M5	77	**48.490**
Versa S	1 6	F	M5	111	**53.490**
Versa SV	1 6	F	M5	111	**56.490**
Versa SV	1.6	F	CVT	111	**61.490**
Versa SL	1 6	F	M5	111	**63.490**
Versa SL	1 6	F	CVT	111	**67.490**
Versa Unique	1 6	F	CVT	111	**68.840**

[illegible]

208 Active BVM	1 2	F	M5	90	**52 990**
208 Active Pack	1 2	F	M5	90	**55 990**
208 Allure BVM	1 2	F	M5	90	**60 290**
208 Sport BVM	1 6	F	M5	122	**64.490**
208 Allure BVA	1 6	F	A6	122	**65 990**
208 Griffe BVA	1.6	F	A6	122	**70.490**
208 GT	1 6	F	M6	173	**84.490**
308 Allure THP	1 6	D	A6	173	**91.490**
308 Griffe THP	1 6	D	A6	173	**98 590**
308 Business THP	1.6	F	A6	173	**85 990**
408 Business THP	1 6	F	A6	173	**85 990**
408 Griffe THP	1 6	F	A6	173	**98 590**
2008 Allure BVM	1 6	F	M5	122	**72 990**
2008 Allure BVA	1.6	F	A6	122	**78 590**
2008 Crossway BVA	1.6	F	A6	118	**87.190**
2008 Griffe BVM	1.6	F	M6	122	**79 990**
2008 Griffe THP	1 6	F	M6	173	**89 990**
2008 Griffe BVA	1 6	F	A4	122	**85 190**
3008 Griffe THP	1.6	G	A6	165	**139 990**

[illegible]

718 Boxter	2 0	G	AT7	300	**374.000**
718 Boxter S	2 5	G	AT7	350	**473.000**
718 Cayman	2 0	G	A7	350	**352.000**
718 Cayman S	2 5	G	A7	350	**453.000**
911 Carrera	3 0	G	AT7	370	**516.000**
911 Carrera 4	3 0	G	AT7	370	**550.000**
911 Carrera 4 Cabriolet	3 0	G	AT7	370	**598.000**
911 Carrera 4 GTS	3 0	G	AT7	450	**728.000**
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	3 0	G	AT7	450	**770.000**
911 Carrera 4S	3 0	G	AT7	420	**697.000**
911 Carrera Cabriolet	3 0	G	AT7	370	**564.000**
911 Carrera 4S Cabriolet	3 0	G	AT7	420	**742.000**
911 Carrera GTS	3 0	G	AT7	450	**694.000**
911 Carrera GTS Cabriolet	3 0	G	AT7	450	**736.000**
911 Carrera S	3 0	G	AT7	420	**663 000**
911 Carrera S Cabriolet	3 0	G	AT7	420	**708 000**
911 Targa 4	3 0	G	AT7	370	**598 000**
911 Targa 4S	3 0	G	AT7	420	**742.000**
911 Targa 4 GTS	3 0	G	AT7	450	**770.000**
911 Turbo	3 8	G	AT7	540	**1.024.000**
911 Turbo Cabriolet	3 8	G	AT7	540	**1.072.000**
911 Turbo S	3 8	G	AT7	580	**1.260.000**
911 Turbo S Cabriolet	3 8	G	AT7	580	**1 304 000**
Cayenne	3 6	G	A8	300	**399 000**
Cayenne Platinum Edition	3 6	G	A8	300	**389 000**
Cayenne GTS	3 6	G	A8	440	**619 000**
Cayenne S	3 6	G	A8	420	**505 000**
Cayenne S E-Hybrid Platinum Edition	3 0	H	A8	416	**420 000**
Cayenne Turbo	4 8	G	A8	500	**728 000**
Macan	2 0	G	AT7	252	**344.000**
Macan S	3 0	G	A7	340	**431.000**
Macan GTS	3 0	G	A7	360	**491.000**
Macan Turbo	3 6	G	A7	400	**547.000**
Panamera	3 0	G	A7	330	**559.000**
Panamera 4	3 0	G	A8	330	**581.000**
Panamera 4 Executive	3 0	G	A8	330	**612.000**
Panamera 4 Sport Turismo	3 0	G	A8	334	**593.000**
Panamera 4 S Sport turismo	2.9	G	A8	446	**770.000**
Panamera 4S	3 0	G	A8	440	**758.000**
Panamera 4S Executive	3 0	G	A8	440	**807.000**
Panamera Turbo Sport Turismo	4 0	G	A8	550	**988 000**
Panamera Turbo Executive	4 0	G	A8	550	**1.005.000**
Panamera Turbo	4 0	G	A8	550	**981 000**

[illegible]

2500 Laramie	6 7	G	A6	330	**261.990**

RENAULT

Captur Zen	1 6	F	M5	120	**80 450**
Captur Intense	2 0	F	A4	148	**93.650**
Captur Zen	1 6	F	CVT	120	**86 450**
Captur Intense	1 6	F	CVT	120	**89 950**
Duster Expression	1 6	F	M5	120	**69.490**
Duster Expression	1 6	F	CVT	120	**76 990**
Duster Dynamique	1 6	F	M5	120	**74 990**
Duster Dynamique	2 0	F	M6	148	**85.790**
Duster Dynamique	1 6	F	CVT	120	**80.490**
Duster Dynamique	2 0	F	A6	148	**86.740**
Duster Dynamique 4x4	2 0	F	M6	148	**88 290**
Duster Dakar II SCe	1 6	F	M6	120	**75.590**
Duster Dakar II	2 0	F	A6	148	**86 390**
Duster Dakar II 4x4	2 0	F	M6	148	**88.890**
Duster Oroch Expression	1 6	F	M5	115	**73 150**
Duster Oroch Dynamique	1 6	F	M5	115	**76.950**
Duster Oroch Dynamique	2 0	F	M6	148	**81.050**
Duster Oroch Dynamique Automático	2 0	F	A4	148	**83.050**
Fluence Dynamique Plus	2 0	F	CVT	143	**99.850**
Fluence Privilège	2 0	F	CVT	143	**108.850**
Kwid Intense	1 0	F	M5	70	**39 990**
Kwid Life	1 0	F	M5	70	**29.990**
Kwid Zen	1 0	F	M5	70	**35.390**
Logan Authentique	1 0	F	M5	80	**45.180**
Logan Expression	1 0	F	M5	80	**48.650**
Logan Expression	1 6	F	M5	106	**54.670**
Logan Dynamique	1 6	F	M5	106	**58.730**
Sandero Authentique	1 0	F	M5	82	**43.430**
Sandero Expression	1 0	F	M5	82	**47 040**
Sandero Vibe	1 0	F	M5	82	**49.250**
Sandero Expression	1 6	F	M5	118	**52 220**
Sandero GT Line	1 6	F	M5	118	**57 020**
Sandero Stepway Expression	1 6	F	M6	118	**58 430**
Sandero Stepway	1 6	F	M5	118	**61.490**
Sandero RS Racing Spirit	2 0	F	M5	118	**66 600**
Sandero R S	2 0	F	M6	150	**63.600**

ROLLS-ROYCE

Ghost Series II	6 6	G	A8	570	**3.750.000**
Wraith	6 6	G	A8	632	**3.950.000**

SUBARU

XV XV	2.0	G	CVT	155	**118 900**
Forester S	2.0	G	CVT	150	**131 900**
Forester XT	2.0	G	CVT	240	**159 600**
Legacy R	3.6	G	CVT	256	**137 600**
WRX	2.0	G	CVT	270	**142.700**
WRX STI	2.5	G	M6	310	**210 900**
Outback	3.6	G	CVT	256	**186.500**

[illegible]

Jimny 4All	1.3	G	M5	85	**68.890**
Jimny 4Work	1.3	G	M5	85	**67.490**
Jimny 4Sport	1.3	G	M5	85	**76.690**
Jimny 4Work Off Road	1.3	G	M5	85	**75.290**
S Cross 4You 2WD	1.4	G	A6	120	**95 990**
S Cross 4Style 2WD	1.4	G	A6	120	**109.990**
S Cross 4Style 4WD	1.4	G	A6	120	**115.990**
Vitara 4All 2WD GL	1.6	G	M5	126	**79.590**
Vitara 4All 2WD	1.6	G	A6	126	**85.590**
Vitara 4You 2WD	1.6	G	A6	126	**94.990**
Vitara 4You AllGrip	1.6	G	A6	126	**99.990**
Vitara 4Sport 2WD	1.4	G	A6	146	**109 490**
Vitara 4Sport AllGrip 4WD	1.4	G	A6	146	**114.990**

[illegible]

Camry XLE	3.5	G	A6	277	**204.990**
Corolla GLi	1.8	F	CVT	144	**69.990**
Corolla GLi Upper	1.8	F	CVT	144	**92.690**
Corolla XEi	2.0	F	CVT	154	**104.850**
Corolla XRS	2.0	F	CVT	154	**110.390**
Corolla Altis	2.0	F	CVT	154	**117 900**
Etios X	1.3	F	M6	107	**46.880**
Etios X	1.3	F	A4	107	**51.870**
Etios XS	1.5	F	M6	107	**52 180**
Etios XS	1.5	F	A4	107	**57.170**
Etios Ready	1.5	F	A4	107	**61.030**
Etios XLS	1.5	F	A4	107	**62.650**
Etios Cross	1.5	F	A4	107	**65.606**
Etios Platinum	1.5	F	A4	107	**66.320**
Etios X	1.5	F	M6	107	**51.670**
Etios XS	1.5	F	M6	107	**55 000**
Etios X	1.5	F	A4	107	**56.650**
Etios XS	1.5	F	A4	107	**60.000**
Etios XLS	1.5	F	A4	107	**65 500**
Etios Platinum	1.5	F	A4	107	**69.780**
Hilux CD SR	2.7	F	A6	163	**114 420**
Hilux Chassi	2.8	D	M6	177	**118.950**
Hilux CS 4x4	2.8	D	M6	177	**122 900**
Hilux CD SRV	2.7	F	A6	163	**123.760**
Hilux CD SRV 4x4	2.7	F	A4	163	**134 410**
Hilux CD Standard 4x4	2.8	D	M6	177	**135.600**
Hilux CD SR 4x4	2.8	D	A6	177	**155 400**
Hilux CD SRV 4x4	2.8	D	A6	177	**170.400**
Hilux CD SRX 4x4	2.8	D	A6	177	**191.900**
Prius	1.8	H	CVT	123	**126 600**
RAV 4 TOP	2.0	G	CVT	145	**159.290**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	M5	163	**150.880**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	A4	163	**164 320**
SW4 SR (7 lugares)	2.7	F	A4	163	**169 780**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	4.0	G	A6	238	**227.850**
SW4 SRX (5 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	**244.350**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	**249 940**

QUAL CARRO COMPRAR
Hatch médio premium

[illegible]

T4	3.2	D	M6	200	**128 994**

VOLKSWAGEN

Amarok CS S 4x4 2p.	2.0	D	M6	140	**116 490**
Amarok CD S 4x4	2.0	D	M6	140	**131.590**
Amarok CD SE 4x4	2.0	D	M6	180	**139 990**
Amarok CD Trendline 4x4	2.0	D	A8	180	**154.990**
Amarok CD Highline 4x4	2.0	D	A8	180	**169.990**
Amarok CD Extreme 4x4	2.0	D	A8	180	**179 990**
CC TSI	2.0	G	A6	211	**170 940**
CrossFox	1.6	F	M6	104	**72 080**
CrossFox I-motion	1.6	F	AT5	104	**69.990**

NOVIDADES NAS LOJAS

CONFIRA AS MOVIMENTAÇÕES DE LANÇAMENTOS DO MÊS E ANÚNCIOS DAS MARCAS

DIOGO DE OLIVEIRA (doliveira@edglobo.com.br)

TOYOTA

Hilux Challenge

A Toyota apresentou novidades para Hilux e SW4, que mantiveram o visual na linha 2018, mas receberam cinco novas versões. No caso da picape, destaque para a inédita edição especial Challenge, baseada na versão SR com motor 2.8 turbodiesel de 177 cv e 45,9 kgfm, tração 4x4 e câmbio automático de seis marchas, com preço sugerido de R$ 161.990.

Na parte de baixo da tabela, a picape recebeu uma nova opção de entrada SR com cabine dupla, motor 2.7 flex de até 163 cv e 25 kgfm, e câmbio manual de cinco marchas ao preço de R$ 108.990

SSANGYONG

Recomeço no Brasil

A SsangYong trouxe para o Brasil quatro lotes de peças e componentes de reposição para clientes antigos, que ficaram "órfãos" em 2015 após a importadora encerrar – pela segunda vez – suas operações no país. A empresa estima que há 16,5 mil veículos da marca em circulação no Brasil, comercializados entre 1995 e 1998, e de 2001 a 2015. Dar assistência aos antigos donos é o primeiro passo na reconstrução do negócio

Fox Trendline	1.0	F	M5	82	**49.370**
Fox Connect	1.6	F	M5	104	**54.590**
Fox Connect Motion	1.6	F	AT5	104	**57.990**
Fox XTreme	1.6	F	M5	104	**57.590**
Fusca TSI DSG	2.0	G	AT6	211	**124.700**
Gol Trendline	1.0	F	M5	76	**42.990**
Gol Track	1.0	F	M5	82	**45.390**
Gol Trendline	1.6	F	M5	104	**48.150**
Gol Comfortline	1.6	F	M5		**51.050**
Gol Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	**54.450**
Golf TSI Comfortline	1.0	F	M6	125	**77.247**
Golf MSI Comfortline	1.6	F	M5	120	**78.130**
Golf MSI Comfortline	1.6	F	A6	120	**83.530**
Golf TSI Highline	1.4	F	M6	150	**101.960**
Golf TSI Highline DSG	1.4	F	A6	150	**107.600**
Golf GTI DSG	2.0	G	AT6	220	**132.250**
Golf Variant Comfortline	1.4	F	A6	150	**97.020**
Golf Variant Highline TSI	1.4	F	A6	150	**107.980**
Jetta Trendline TSI	1.4	G	M6	150	**80.741**
Jetta Trendline TSI	1.4	G	A6	150	**86.431**
Jetta TSI Comfortline	1.4	F	A6	150	**93.936**
Jetta Highline DSG	2.0	G	A6	211	**108.248**
Passat Comfortline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	**164.890**
Passat Highline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	**177.432**
Saveiro CS Robust	1.6	F	M5	104	**47.490**
Saveiro CS Trendline 2p.	1.6	F	M5	104	**58.550**
Saveiro CD Robust	1.6	F	M5	104	**59.090**
Saveiro CD Trendline	1.6	F	M5	104	**67.030**
Saveiro CD Highline	1.6	F	M5	104	**68.700**
Saveiro Pepper Cabine Estendida	1.6	F	M5	104	**68.150**
Saveiro Pepper CD	1.6	F	M5	104	**71.450**
Saveiro CE Cross 2p.	1.6	F	M5	120	**75.500**
Saveiro CD Cross	1.6	F	M5	120	**78.760**
SpaceFox Trendline	1.6	F	M5	104	**58.990**
SpaceFox Trendline I-motion	1.6	F	AT5	104	**62.366**
SpaceFox Comfortline	1.6	F	M5	104	**72.009**
Tiguan TSI	1.4	G	AT6	150	**128.270**
Touareg V6 4x4	3.6	G	A8	280	**337.630**
Touareg V8 4x4	4.2	G	A8	360	**402.744**
up! Up! Pepper TSI	1.0	F	M5	105	**57.900**
up! Take	1.0	F	M5	82	**37.990**
up! Move	1.0	F	M5	82	**49.090**
up! Move I-motion	1.0	F	AT5	82	**51.490**
up! Move TSI	1.0	F	M5	105	**54.350**
up! Cross	1.0	F	M5	82	**57.350**
up! High TSI	1.0	F	M5	105	**58.090**
Voyage Trendline	1.0	F	M5	82	**49.990**
Voyage Comfortline	1.0	F	M5	82	**52.750**
Voyage Trendline	1.6	F	M5	104	**53.590**
Voyage Comfortline	1.6	F	M5	104	**54.970**
Voyage Highline	1.6	F	M5	104	**57.890**
Voyage Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	**58.370**
Voyage Highline I-motion	1.6	F	AT5	104	**61.290**
Novo Polo	1.0	F	M5	84	**49.990**
Novo Polo MSI	1.6	F	M5	117	**54.990**
Novo Polo Comfortline 200 TSI	1.0	F	A6	128	**65.190**
Novo Polo Highline 200 TSI	1.0	F	A6	128	**69.190**

QUAL 2017 COMPRAR
Perua premium

VOLVO

V40 T4 Kinetic	2.0	G	A8	190	**137.950**
V40 T4 Momentum	2.0	G	A8	190	**155.950**
V40 T4 Cross Country	2.0	G	A8	190	**165.950**
V40 T4 Momentum Safety	2.0	G	A8	190	**170.950**
V40 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	**175.950**
V40 T4 Cross Country Safety	2.0	G	A8	190	**180.950**
V40 T5 R-Design Safety	2.0	G	A8	245	**190.950**
V60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	**164.950**
V60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	**178.950**
V60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	**243.950**
S60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	**159.950**
S60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	**173.950**
S60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	**238.950**
XC60 T5 Momentum	2.0	G	A8	245	**239.950**
XC60 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	**269.950**
XC60 T5 Inscription	2.0	G	A8	245	**259.950**
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320	**366.950**
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235	**479.950**
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	407	**479.950**
XC90 T8 Excellence	2.0	H	A8	412	**537.950**
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	**419.950**
XC90 T6 Inscription	2.0	G	A8	320	**419.950**

CITROËN

Jumpy chega por R$ 79.990

A Citroën lança no Brasil o furgão Jumpy com foco em frotistas e pequenos empresários. A van será vendida em duas configurações, permite transportar objetos de quatro metros de comprimento e carrega até 1.500 kg. Os preços? R$ 79.990 e R$ 87.990. O comercial leve usa motor 1.6 diesel de até 115 cv a 3.500 rpm e um torque de 30 kgfm a 1.750 rpm. O câmbio é o manual de seis marchas. A versão topo de linha traz ar-condicionado, trio elétrico, volante com ajustes de altura e profundidade, controles de estabilidade e de tração, assistente de partida em rampas e controle de cruzeiro adaptativo. De acordo com a montadora, a autonomia é de 820 km.

CHEVROLET

S10 especial 100 anos

A Chevrolet está completando 100 anos de produção de picapes e, para celebrar a marca secular, lança no Brasil uma edição comemorativa numerada e limitada da S10. Chamada de 100Years, a série especial terá apenas 450 unidades e será equipada com o motor 2.8 turbodiesel, tração 4x4 e câmbio automático de seis marchas. O preço sugerido de R$ 187.590 a deixa acima da topo de linha High Country, que custa R$ 181.590.

PAZ ENTRE CARROS, BONDES E GUAXININS

CARROS A GASOLINA, HÍBRIDOS, ELÉTRICOS E AUTÔNOMOS CONVIVEM EM HARMONIA EM SÃO FRANCISCO COM BICICLETAS E PEDESTRES COMO SÍNTESE DA VIRADA NA MOBILIDADE

MARCUS VINICIUS GASQUES (mgasques@edglobo.com.br)

A ponte Golden Gate, as ladeiras e os bondes estão entre as imagens mais marcantes da cidade de São Francisco, cenário de incontáveis filmes. Os bondes, mesmo veículo destruído às centenas em fogueiras décadas atrás no Rio de Janeiro, faz a alegria dos turistas que viajam pendurados em suas laterais. E engordam as contas de empresários de turismo e da cidade.

Olhando além, os pitorescos bondes movidos por cabos compõem com as linhas de metrô e trólebus – sim, eles também estão lá, muitos bem antigos – um cenário em que diferentes meios de transporte convivem com o que há de mais atual em mobilidade. Há lugar para uma senhora dirigir placidamente uma antiga e impecável station wagon Chevrolet Chevelle Malibu de cinco metros e meio. Bicicletas e skates comprovam que a convivência pacífica é possível mesmo em uma grande cidade. Paz, aliás, estendida a táxis e serviços de aplicativos como o Uber.

Certo, já por ser um polo cultural, São Francisco encanta e atrai turistas do mundo inteiro. Mas aqui a cidade se presta a ser um ótimo exemplo de locomoção urbana para o futuro próximo. A Califórnia historicamente é um dos estados dos EUA mais atentos à questão ambiental, o que se reflete em leis de controle de poluentes e na presença de carros híbridos nas ruas.

O pioneiro Prius é comum na Califórnia, onde ver elétricos da Tesla já não causa surpresa. O Toyota Mirai – veículo elétrico movido a pilhas de hidrogênio – começou a ser vendido há pouco menos de dois anos naquele estado e, até pelo baixo volume, ainda é raro. Mas lá vai um deles cruzando a ponte Golden Gate, "emitindo" golfadas de água pelo escapamento. Cento e oitenta unidades autonônomas do elétrico Chevrolet Bolt circulam pelas ruas da cidade. Um vídeo noturno gravado por câmera a bordo mostra o carro parando para um guaxinim que atravessa a rua.

Um século atrás, em muitas cidades dos EUA conviviam automóveis movidos a gasolina, eletricidade e mesmo vapor, sem esquecer que cavalos e carroças ainda existiam em grande número nas ruas. Houve conflitos entre entusiastas da máquina e quem usava transporte animal. Criar cavalos era um negócio que entrou em decadência.

Motivos para a novidade dar errado eram muitos. A distribuição de combustível era restrita, e a inabilidade de lidar com a máquina resultou em uma escalada de acidentes com mortes. Em algum momento, morria-se mais no trânsito nos EUA do que os soldados americanos na Primeira Guerra Mundial. Motoristas chegaram a ser chamados pelos jornais como "assassinos sem remorso".

Cem anos após esse começo tumultuado, vive-se de novo um cenário de diferentes tipos de veículos, combustíveis, interesses e dúvidas. Mais até do que a evolução das fontes de energia para os automóveis, a revolução que já se anuncia é o uso do carro: individual, compartilhado ou autônomo. E nisso, um passeio por São Francisco – uma cidade em que bondes e carros antigos convivem harmoniosamente com bicicletas, pedestres e até guaxinins, os motoristas de táxis, Uber e Cabify não se agridem, motores elétricos e a combustão compartilham as ruas – tem algo a ensinar.

FERNANDA FERRARI

ENERGIA SUPERIOR EM TODAS AS PISTAS.

PATROCINAMOS A EQUIPE
JÚPITER/VOGEL MOTORSPORT.
A BATERIA DA STOCK CAR
NO SEU CARRO.

LINHA ADVANCED
Maior resistência mecânica e proteção de componentes internos com garantia de 18 meses.

TECNOLOGIA POWER GRID
Grades mais resistentes à vibração, corrosão e aos ciclos de carga e descarga.

BateriasJupiter
BateriasJupiter
bateriasjupiter.com.br

Júpiter
BATERIAS

CARRO RESERVA MESMO COM SEU VEÍCULO FORA DA GARANTIA? SÓ A PEUGEOT TEM.

Conheça nossos compromissos:
peugeot.com.br/totalcare

COM O PEUGEOT TOTAL CARE, A SUA VIDA NÃO PARA.

08:30
ESCRITÓRIO

BETC | HAVAS

22:35
CASA

13:00
ALMOÇO

20:00
FUTEBOL

14:45
ESCRITÓRIO

19:30
LANCHONETE

PEUGEOT TOTAL CARE

PEUGEOT

PEUGEOT RECOMENDA TOTAL

Pela Vida. Escolha o trânsito seguro.